











EMDEN







KAPITÄNLEUTNANT VON MÜCKE

EMDEN

VON

KAPITÄNLEUTNANT
HELLMUTH VON MÜCKE



RITTER & COMPANY
BOSTON, MASS.



THE·PLIMPTON·PRESS
NORWOOD·MASS·U·S·A

EINLEITUNG

Da von Mücke, als Führer des Landungszuges, die Zerstörung der „Emden“ nur aus der Ferne beobachten konnte, enthält sein Bericht keine Einzelheiten über die letzten Stunden des tapferen Schiffes. Es möge genügen aus Mitteilungen von Mitkämpfern hier zu erwähnen, daß die „Emden“ durch Munitionsmangel und den Verlust ihrer Ruderanlage kampfunfähig geworden, bei den Kokos-Inseln mit voller Fahrt auf ein Riff gesetzt wurde. Die Engländer gaben noch zwei Breitseiten auf das Wrack ab, worauf Kommandant von Müller mit dem Reste seiner Mannschaft kapitulierte. Die deutsche Fahne wurde vorher zerrissen und ins Meer geworfen. — Es soll den Engländern zwei Jahre später gelungen sein das Schiff wieder frei zu machen und ihrer Flotte einzuverleiben. — Von

Tsingtau, dem schönen Heimatshafen des deutschen ostasiatischen Geschwaders, begann die „Emden“ ihre letzte Fahrt. Dieser Hafen war den Deutschen das Symbol der Politik der offenen Tür und der Gleichberechtigung aller Nationen auf den Märkten Ost-Asiens. Sein Verlust war zugleich die Verwirklichung der alten versteckten Drohung, daß deutsche Erfolge in Übersee am Maße englischer Duldung ihre Grenzen finden würden. Von Mücke hält die Deutschen für ein jugendstarkes Volk, das solche Fesseln sprengen wird und man merkt es dem frohen Helden der „Ayesha“ an, er denkt mit Goethe:

Die reitenden Helden vom festen Land
Haben jetzt gar viel zu bedeuten,
Doch stünd' es ganz in meiner Hand,
Ein Meerpferd möcht' ich reiten.

Theodor J. Ritter

Boston, im März, 1917.

INHALT



ABBILDUNGEN



I

DIE ERSTE PRISE



EMDEN

Erstes Kapitel

DIE ERSTE PRISE

„Alle Mann achteraus“ gellten die Pfeifen der Bootsmannsmaate durch die Decks des Schiffes. Bald war die ganze Besatzung auf dem Achterdeck versammelt. Jeder wußte, was jetzt kommen würde.

Es war am 2. August 1914 nachmittags gegen 2 Uhr, mitten im Gelben Meer, als Fregattenkapitän von Müller auf der Hütte erschien, in der Hand einen Zettel, wie er für funkentelegraphische Meldungen benutzt wird. Erwartungsvoll hingen 600

Augen an den Lippen des Kommandanten, als er begann:

„Es ist soeben folgender Funkspruch von Tsingtau eingetroffen: ‚Seine Majestät der Kaiser haben am 1. August die Mobilmachung der gesamten Marine und des Heeres befohlen. Infolge Überschreitens der deutschen Grenze durch russische Truppen befindet sich das Reich im Kriegszustande mit Rußland und Frankreich.

„‚Was seit Jahren schon zu erwarten war, ist damit eingetreten. Ohne vorherige Kriegserklärung sind die feindlichen Horden in Deutschland eingebrochen.

„‚Das deutsche Schwert ist 44 Jahre lang in der Scheide geblieben, trotzdem es in dieser Zeit mehr als einmal günstige Gelegenheit gehabt hatte, als Eroberer aufzutreten. Doch nach gewaltsamen Eroberungen hat Deutschland nie gestrebt. In friedlichem Wettbewerb hat es durch

Fleiß und Arbeit, durch kaufmännische und industrielle Tüchtigkeit, durch geistigen Hochstand und Bildung, durch Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit sich einen Ehrenplatz unter den Völkern erworben. Beneidet von denen, die es ihm darin nicht gleich tun können, steht das deutsche Reich da. Und dieser Neid der anderen, verstärkt durch die Erkenntnis des eigenen Unvermögens, das durch Gelehrsamkeit und Bildung, durch Technik und Wissenschaft, kurz durch zivilisatorischen und kulturellen Hochstand sie überragende deutsche Volk auf friedlichem Wege an Leistungen überbieten zu können, hat sie jetzt bewogen, die Kriegsfurie zu entfesseln und den Versuch zu wagen, das Schwert mit der Lösung der Aufgabe zu betrauen, die zu lösen ihren geistigen und moralischen Fähigkeiten nicht möglich war. An uns ist es jetzt, zu zeigen, daß das bis

ins Mark kerngesunde deutsche Volk auch diese Probe bestehen wird.

„‚Der Krieg wird nicht leicht werden. Seit langen Jahren haben die Gegner gerüstet. Sein oder Nichtsein heißt die Losung jetzt für uns. Wir werden uns unserer Ahnen und Väter würdig erweisen, durchhalten werden wir, und wenn sich eine Welt gegen uns erhöbe.‘

„Ich beabsichtige zunächst einen Vorstoß in Richtung Wladiwostok zu machen. Unsere Aufgabe ist es vor allem, Handelskrieg zu treiben. Soweit es sich jetzt übersehen läßt, sind die russischen und französischen Seestreitkräfte in der Gegend von Wladiwostok versammelt. Daher ist es leicht möglich, daß wir mit ihnen zusammenstoßen. In diesem Falle weiß ich, daß ich mich auf meine Besatzung verlassen kann.“

Drei Hurras auf S. M. den Kaiser braus-

ten hallend über die weite Fläche des Gelben Meeres. Dann rief der Befehl: „Klar Schiff zum Gefecht“ jeden auf seinen Posten.

Da war er also der Krieg. Das Revanche-Geschrei vom Westen, das jahrzehntelang nie verstummt war, das Geschrei, das besonders laut klang, seit Deutschland es gewagt hatte, mit dem Schwerte sich uralte reichsdeutsche Länder wieder zu holen, die ihm vor zweihundert Jahren in Zeiten der Ohnmacht und Zersplitterung die französische Beutegier entrissen hatte, das Revanche-Geschrei hatte gewirkt. Wieder sollten die ehernen Würfel rollen. Aber diesmal handelte es sich nicht um Elsaß-Lothringen. Jetzt galt es mehr. Zunächst kamen zwar nur Rußland und Frankreich in Betracht. Aber schon lange Jahre war es klar, daß hinter diesen ein drittes Volk steht, der Feind aller anderen, der seit

Jahrhunderten das warme rote Menschenblut anderer Völker für seine Interessen fließen läßt: England. Nachdem es Mitte der 90er Jahre bei Faschoda Frankreich, das seine kolonialen Pläne in Afrika zu kreuzen wagte, in die Knie gezwungen und bis aufs Blut gedemütigt hatte, nachdem es 1904 das ihm im fernen Osten unbequem werdende Rußland durch Japan hatte aufs Haupt schlagen lassen, hatte es das Sinnen und Trachten dieser beiden nunmehr erledigten Nebenbuhler darauf gelenkt, sich Kompensationen für das, was ihnen englischer Macht- und Geldhunger in Afrika und Asien nicht gewähren wollte, wo anders zu holen. Das gedemütigte Frankreich und das geschlagene Rußland sollten dazu dienen, Deutschland zu vernichten. Das jugendstarke deutsche Reich war England von allen Wettbewerbern der unbequemste. Mit dessen Wissenschaft und Technik, mit

dessen kaufmännischen und industriellen Fähigkeiten konnte es friedlich nicht fertig werden. Schritt auf Schritt hatte überall auf der Erde der Union-Jack den Farben des Reiches weichen müssen. Dem friedlichen Wettbewerb war England nicht gewachsen. Auch das geifernde Gift, das es aus seinen Telegraphen-Kabeln in alle Welt gegen Deutschland verspritzte, hatte die erhoffte Wirkung nicht gehabt. Englands Geldbeutel war in Gefahr. Darum gehandelt nach dem alten Grundsatz: *sink*, *burn*, *destroy*. Wie es das erreichen wollte, stand noch nicht fest. Wird es, seinen alten Grundsätzen folgend, nur die andern für sich in den Krieg hetzen, um während dieser Zeit freie Hand zu haben, um im Trüben fischen zu können? Oder wird es selbst in den Krieg eingreifen, befürchtend, daß die Kraft seiner leichtgläubigen verblendeten Opfer allein nicht groß genug

ist, das von ihm erstrebte Ziel zu erreichen? Einen triftigen Grund, gegen uns die Waffen zu ergreifen, hat England nicht. Aber das spielt, wie die Geschichte des Inselvolkes lehrt, keine Rolle. Um Gründe ist es nie verlegen gewesen, wenn es galt, ein Geschäft zu machen. Recht und Gesetz sind ihm dann stets gleichgültig gewesen, und einen heuchlerischen Deckmantel für sein Handeln hat es immer gefunden. Wie sprach doch der hervorragende englische Staatsmann Lord Derby um die Mitte des 19. Jahrhunderts im englischen Parlament über sein eigenes Volk? Er sagte: „Wir verfahren gegen fremde Nationen höchst schamlos. Wir bestehen auf dem Vollzug des Völkerrechtes, wenn es uns nützlich ist; im andern Falle setzen wir uns über seine Regeln schrankenlos hinweg. Die Geschichte des Seerechts, das ich Seeunrecht nennen möchte, ist ein unauslösch-

liches Zeugnis des ungezügelten Egoismus und der Habgier des englischen Volkes und seiner Regierung."

Soweit Lord Derby.

Alle Völker der Erde haben Proben von Englands ungezügeltem Egoismus und seiner Habgier gespürt. Man denke an Spanien, dessen blühender Handel und dessen Kolonialreich vom englischen Schwerte vernichtet wurde und das sich jetzt noch den Dorn im eigenen Fleische — Gibraltar — gefallen lassen muß. Man denke an Holland, dessen Reichtum den Vampirarmen Englands zum Opfer gefallen ist, das es England zu danken hat, wenn es seinen einstigen Glanz und seine Größe mit Bedeutungslosigkeit vertauscht hat; man denke an Dänemark, dessen Flotte mitten im Frieden 1807 überfallen und vernichtet und dessen Hauptstadt, beschossen von englischen Kanonen, in

Flammen aufging als niemand an Krieg dachte; man denke an China, das im Jahre 1840 mit Krieg überzogen wurde, weil es sich sträubte, den englischen Schacherern das Opiumgift abzukaufen; man denke an Ägypten, das der Türkei gestohlen wurde, und das jetzt gezwungen ist, sein Brot für teures Geld von England zu kaufen, um dessen Zolleinkünfte zu erhöhen, weil England es für zweckdienlich gefunden hat, in dem klassischen Weizenlande den Anbau von Getreide zu unterbinden und dafür Baumwolle zu bauen, um in dieser Hinsicht unabhängig von Amerika zu werden; man denke an Indien, wo Pest und Hungertyphus und Zahlung eines jährlichen Tributs von 1½ Milliarde die Segnungen englischer Kultur sind, gegen die das unterdrückte und ausgesaugte Volk sich vergebens aufbäumt; man denke an die Burenstaaten, die Sklaven Englands geworden sind, weil

sie Goldgruben und Diamantbergwerke besaßen; man denke an die Türkei, deren Aufteilung England seit langem betreibt, an Frankreich, das sich die Demütigung Faschodas gefallen lassen mußte, an Rußland, dem Japan auf den Hals gehetzt wurde, an Portugal, das nur noch ein Vasall Englands ist, an Italien, das sich in Afrika nicht ausbreiten darf, an Amerika, dem England verbieten wollte, den Panamakanal zu bauen und zu befestigen und dessen öffentliche Meinung die Welt mit ihren Vorgängen nur im englischen Lichte genießen darf. Hat doch England, nachdem es die politische Macht über Amerika verloren hatte nach dem Grundsatze: „Die Unwissenheit ist die eigentliche Großmacht im Kampfe der Geister wie der Völker," durch seine Kabel das „freie Volk" in eine solche Wolke von Lügen gehüllt, daß der Amerikaner nicht amerikanisch, sondern

nur englisch denken darf. In bezug auf Denken und Urteil trägt der Amerikaner genau ein solches englisches Sklavenjoch, wie es die von englischem Schwert unterjochten anderen Völker politisch tragen. Und wie sprach sich der Engländer Thomas Carlyle über die englische Wahrheitsliebe aus? Er sagte: „Kein Engländer wagt mehr die Wahrheit zu glauben. Seit zweihundert Jahren ist er eingehüllt in Lügen jeder Art. Er hält die Wahrheit für gefährlich, und man sieht ihn überall bemüht, dieselbe dadurch zu mildern, daß er eine Lüge mitgehen heißt und beide zusammenspannt. Das nennt er den sicheren Mittelweg."

So gibt es kaum ein Volk auf der Erde, um das Englands ungezügelter Egoismus und seine Habgier nicht politische oder moralische Sklavenketten gelegt hätte. Nur beim Deutschen Reiche war ihm dies nicht geglückt. Da waren denn Frankreich

und Rußland zusammen mit den Königsmördern von Sarajewo die geeignetsten Handlanger und Spießgenossen, das englische Geschäft zu besorgen. Und können die es allein nicht, dann wird England schon eingreifen. Vorwände, gegen Deutschland vorzugehen, wird es sich und der Welt schon zurecht lügen. Scheinheilige Gründe werden sich schon finden. So offen wie vor zweihundert Jahren, als es galt, den holländischen Handel zu vernichten, wird sich jetzt allerdings wohl kein Engländer mehr aussprechen. Als damals nach „Gründen“ gesucht wurde, sagte der englische Admiral: „Was fragen wir viel nach Gründen? Was wir haben müssen, ist ein Teil mehr von dem Handel, den jetzt die Holländer haben. Das ist Grund genug.“

Jetzt gilt dasselbe von Deutschland. Schon 1897 hat es die englische Zeitschrift

„Saturday Review“ ja deutlich genug ausgesprochen als sie schrieb: „Englands Gedeihen kann nur gesichert werden, wenn Deutschland vernichtet wird. Wenn Deutschland morgen aus der Welt vertilgt wird, gibt es übermorgen keinen Engländer in der Welt, der nicht um so reicher ist. Völker haben jahrelang um einen Staat oder ein Erbfolgerecht gekämpft, — müssen sie nicht um einen jährlichen Handel von so und so vielen Milliarden Krieg führen?“

Ja, sie werden kommen zu der Zeit, die ihnen am günstigsten scheint. Ob das gleich ist oder später, ob es durch unmittelbares militärisches Eingreifen geschieht oder erst am Ende des Krieges, wenn Deutschland geschwächt ist, kommen werden sie sicher. Es ist ihr Krieg, den sie in jahrelanger Wühlarbeit vorbereitet haben. Das letzte noch freie Land soll jetzt

die Proben von Englands ungezügeltem Egoismus und seiner Habgier zu spüren bekommen.

„Artillerie ist klar“, „Torpedowaffe klar“, „Maschinen und Hilfsmaschinen klar“, „Leckdienst klar“, „Schiffsführung klar“, „Signal- und F. T.-Wesen klar“.

Schlag auf Schlag liefen jetzt die Meldungen ein und rissen mich aus meinen Gedanken. Ein kurzer prüfender Gang durch das Schiff, und ich konnte dem Kommandanten melden: „Das Schiff ist gefechtsklar.“

Mit 15 Seemeilen Fahrt ging es auf die Tschusimastraße zu. Auf „Emden“ wurde von Beginn der Dunkelheit an Kriegswache gegangen. Das geschieht in der Weise, daß die Hälfte der Besatzung sich in wachem Zustand auf den Gefechtsstationen, an den Geschützen, Scheinwerfern, Ausguckstellen, im Torpedoraum, in den

Maschinen- und Heizräumen usw. befindet, während die andere Hälfte sich in Kleidern schlafen legen darf und sich klar hält, sofort auf die Gefechtsstationen zu eilen, wenn sie gebraucht wird. Die eine Kriegswache kommandiert der Kommandant, die andere der I. Offizier.

„Emden“ steuerte durch die Tschusimastraße nach Norden. Die Nacht war stockdunkel ohne Mondschein. Auch auf nächste Entfernung war nichts zu sehen. Das Schiff fuhr selbstverständlich abgeblendet. Alle nach außen sichtbaren Lichter waren verdunkelt, und es wurde jede Rauchentwickelung aus den Schornsteinen vermieden.

Es herrschte äußerst starkes Meerleuchten mit mäßigem Seegang. Die von den Schrauben zerwühlte See war als hellgrün leuchtender quirlender Streifen noch weit hinter dem Schiff zu sehen. Die am

Bug hochkletternden Wellen und das sich an den Schiffsseiten brechende und überstürzende Wasser umgaben mit phosphoreszierendem Glanze das ganze Schiff, das so wie in rotgrünliches Gold getaucht erschien. Verschiedentlich zeigten sich im Wasser große leuchtende Flecken von länglicher Form, so daß mehrmals von den Ausguckposten Meldungen einliefen, es wären Unterseeboote zu sehen. Um 4 Uhr morgens wurde die Backbord-Kriegswache, die ich kommandierte, abgelöst. Der Kommandant übernahm das Kommando. Es fing eben an dämmerig zu werden. Ich hatte mich in meiner Kammer kaum etwas zum Schlafen hingelegt, als ich durch das schrille Läuten der Alarmglocken und durch das laute Stapfen von zahlreichen laufenden Menschen wach wurde. „Klar Schiff zum Gefecht" lief der Befehl von Raum zu Raum. Im Nu war alles auf

Gefechtsstationen. Sollten wir wirklich das Glück haben, gleich am ersten Tage auf einen der Russen oder Franzosen zu stoßen, die nach den erhaltenen Nachrichten in der Gegend von Wladiwostok sein sollten?

An den Schiffserschütterungen war zu merken, daß die Maschine inzwischen auf hohe Fahrt gegangen war. Wir sichteten im Morgengrauen rechts voraus ein größeres Fahrzeug, das abgeblendet fuhr und wie ein Kriegsschiff aussah. Der Kommandant ließ mit höchster Fahrt darauf zu halten. Kaum hatte es uns gesehen, als es hart umdrehte, auf Gegenkurs ging und von uns weglief. Schwarzer Qualm entquoll seinen Schornsteinen, ein Zeichen, daß die Maschine mit Höchstleistung arbeitete. Das gejagte Schiff nahm Kurs unmittelbar auf die etwa 15 Seemeilen entfernten japanischen Inseln. Eine dicke Rauchfahne hing dicht über dem Wasser

und verdeckte es zunächst ganz. Wir sahen nur die Mastspitzen und wußten deswegen zunächst noch nicht, um wen es sich handelte. Daß es aber kein neutrales Schiff war, ging aus seinem Verhalten deutlich hervor. Also hinterher. Inzwischen war es hell geworden. Das Signal: „Stoppen Sie sofort“ wehte an unserem Fockmast. Als diesem Befehle nach einer gewissen Zeit noch nicht nachgekommen war, folgte ein blinder Schuß, und da auch dies noch nichts nutzte, sausten ein paar scharfe Granaten hinüber. Es gelang dem Dampfer nicht mehr, die neutralen japanischen Gewässer zu erreichen. Als unsere Schüsse dicht bei ihm einschlugen, stoppte er, drehte bei und setzte in alle Toppen die russische Flagge. So hatten wir in der ersten Nacht des Krieges unsere erste Prise gemacht. Voraussichtlich war es überhaupt die erste deutsche Prise. Es war

der russische Freiwilligendampfer „Rjesan“. Er diente im Frieden zum Passagierverkehr zwischen Schanghai und Wladiwostok. Im Kriege sollte er Geschütze erhalten und Hilfskreuzer werden. Es war ein ganz neues und schnelles, auf der deutschen Werft von Schichau gebautes Schiff.

In dem herrschenden Seegang schlingerte „Emden“ und ihre Prise stark. Es war nicht leicht, den Kutter, der die Prisenbesatzung der „Emden“ auf „Rjesan“ bringen sollte, zu Wasser zu fieren. Für das Boot bestand die erhebliche Gefahr, an der Bordwand der Schiffe zu zerschellen. Doch ging alles gut. Bald sahen wir, wie unser Prisenoffizier, gefolgt von einigen mit Pistolen bewaffneten Leuten, das Fallreep hinaufkletterte. Die Russenflagge ging nieder. Statt ihrer wurde die deutsche Kriegsflagge gesetzt. Da der Dampfer für

eigene Zwecke verwendbar war — er konnte einen schönen deutschen Hilfskreuzer abgeben —, sah der Kommandant von einer Vernichtung ab und beschloß, ihn nach Tsingtau zu bringen. Mit 15 Meilen Fahrt ging es südwärts. Hinter uns im Kielwasser folgte „Rjesan“. Auf diesem war ein Prisenkommando, bestehend aus einem Offizier und 12 Mann, an Bord geblieben, um die Bedienung des Schiffes, der Maschine usw. in unserem Sinne sicherzustellen.

Der russische Kapitän legte zweimal einen heftigen Protest gegen seine Wegnahme ein. Er wäre ein friedliches Handelsschiff und es wäre eine Ungerechtigkeit sondergleichen, ihn wegzunehmen. Er verstände dies überhaupt nicht. Seine seerechtlichen Kenntnisse waren demnach recht schwach. Die Frage, warum er denn vor uns ausgekniffen wäre, ließ er aller-

dings unbeantwortet. Der Kommandant ließ ihm sagen, über sein Schicksal würde in Tsingtau entschieden werden.

„Emden“ nahm nicht den kürzesten Weg dorthin. Kaum hatte dies der Kapitän der Prise bemerkt, als er wieder protestierte und verlangte, auf dem kürzesten Wege in den Hafen gebracht zu werden. Der Grund war natürlich seine Befürchtung, wir könnten auf dem Kurse, den wir steuerten, noch andere in der Nähe befindliche russische Schiffe finden. Das war ja auch unsere Absicht. Wir hatten zwar keine Nachrichten, welchen Weg die russischen Schiffe nahmen, aber aus den lebhaften Protesten des Kapitäns glaubten wir schließen zu können, daß Aussicht vorhanden war, noch eins oder das andere zu fassen. Leider kam keins mehr in Sicht. Der Protest wurde selbstverständlich nicht beachtet, sondern der Kommandant ließ



FREGATTENKAPITÄN KARL VON MÜLLER



dem Kapitän mitteilen, daß ihn das Verhalten der „Emden“ gar nichts angehe und ließ ihn auf die Folgen von Widerspenstigkeit aufmerksam machen. Darauf haben wir nichts mehr von unserem russichen Nachbarn gehört. Er wird sich auf seine Weise getröstet haben.

Aus Zeitungsnachrichten hatten wir erfahren, daß das französische Gros, bestehend aus den Panzerkreuzern „Montcalm“, „Dupleix“ und mehreren Torpedobootszerstörern, in der Gegend von Wladiwostok stehen sollte. Mit diesen durfte „Emden“ bei Tage nicht zusammentreffen. Als wir um die Südspitze Koreas herumbogen, meldete der im Topp aufgestellte Ausguckposten: „Steuerbord voraus 7 Rauchwolken in Sicht“. Um ganz sicher zu sein, schickte der Kommandant mich in den Topp. Auch ich sah deutlich 7 getrennte Rauchwolken und die obersten Auf-

bauten eines kleineren Fahrzeugs, das uns am nächsten stand, über dem Horizont. Auf meine Meldung hin befahl der Kommandant abzudrehen. Wir machten einen großen Bogen und umgingen den Feind. Unbehelligt kamen wir nach Tsingtau.

Unterwegs fingen wir einen interessanten Funkspruch auf. Das durch seine Wahrheitsliebe überall bekannte und geschätzte Reuter-Bureau jagte ein Telegramm um die Welt, welches den erschauernden Lesern verkündete, „Emden" wäre gesunken. Auch wir erschauerten bis ins Mark.

In der kommenden Nacht machte uns unsere Prise noch etwas zu schaffen. Selbstverständlich mußte auch sie abgeblendet fahren. Das war nun leichter befohlen als ausgeführt. An Bord des Dampfers befanden sich zahlreiche weibliche Passagiere, die die ganze Zeit schon von lebhafter Angst erfüllt waren, was die barbarischen

Horden der Deutschen mit ihnen anstellen würden. Meistenteils waren es dicke, russische Jüdinnen. Alle Augenblicke steckten die in ihren Kammern Licht an, so daß zum Schluß der Prisenoffizier das elektrische Kabel in der Maschine kappen ließ. Hierauf fingen sie mit offenen Lichtern zu gokeln an, was natürlich auch nicht geduldet werden konnte.

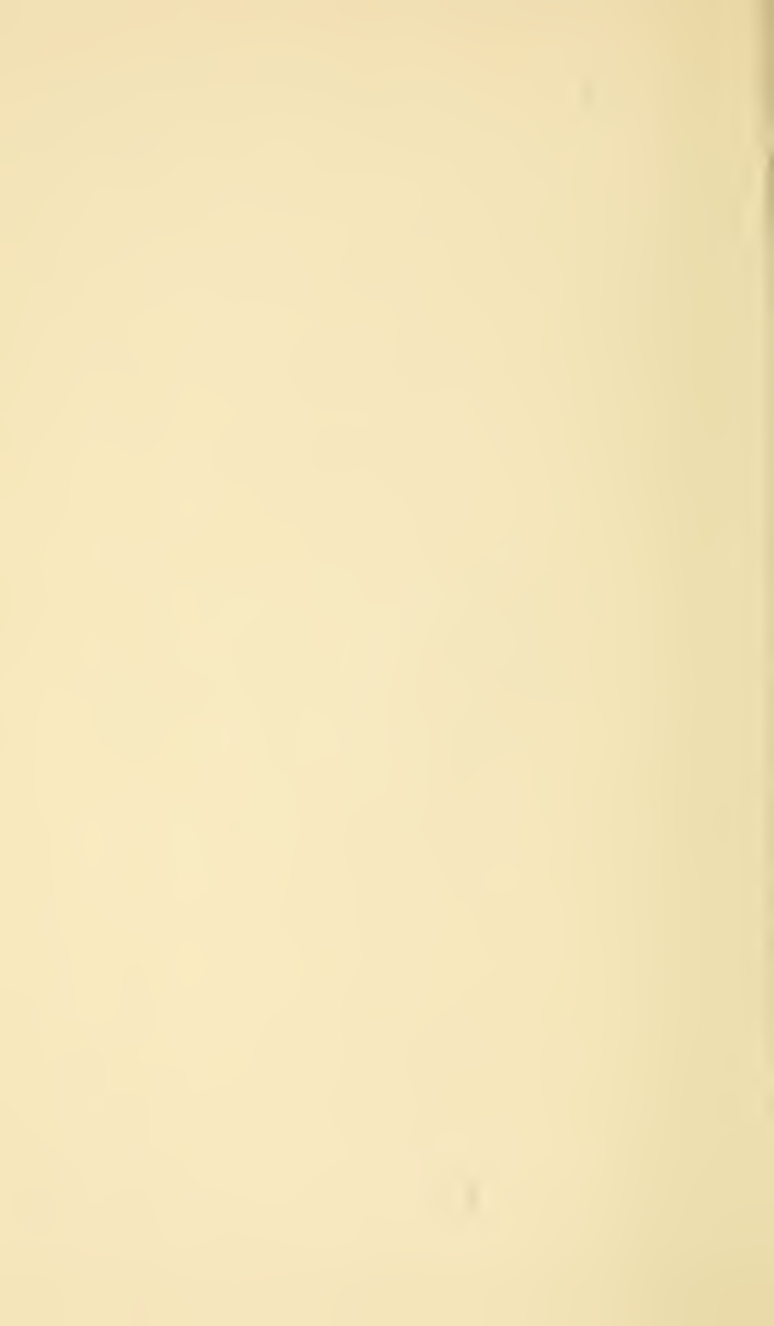
In Tsingtau angekommen, wurde „Rjesan“ untersucht. Das Schiff war noch ganz neu, so daß die Russen noch nicht genügend Gelegenheit gehabt hatten, die gute deutsche Maschine herunterzuwirtschaften. Über 17 Seemeilen Fahrt konnte unsere Prise noch laufen. Deshalb wurde sie mit Geschützen versehen, bekam eine deutsche Besatzung und fuhr als deutscher Hilfskreuzer „Cormoran“ weiter.

In Tsingtau selbst herrschte schon voller Kriegsbetrieb. Die Minensperren lagen

aus, die Landbefestigungen der Seefront waren besetzt, im Hafen selbst lebhafte Arbeit. Eine Menge deutscher Dampfer lag innerhalb der Molen. Sie wurden teilweise ebenfalls als Hilfskreuzer ausgerüstet, teilweise mit Kohlen aufgefüllt, um als Tender des Geschwaders Verwendung zu finden. Der Kommandant fand Befehle unseres Geschwaderchefs, des Grafen von Spee, vor. Dieser stand mit den beiden Panzerkreuzern „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ sowie dem kleinen Kreuzer „Nürnberg“ in der Südsee und steuerte nördlich. „Emden“ sollte das Geschwader an einem bestimmten Punkte der Südsee treffen.

II

NACH SÜDEN



Zweites Kapitel

NACH SÜDEN

Den Tag und die Nacht hindurch wurde bei uns an Bord noch eifrig gearbeitet. Es galt Kohlen aufzufüllen bis zur Höchstladung, möglichst viel Material an Bord zu nehmen, Personal zu ergänzen und sonstige letzte Kriegsvorbereitungen zu treffen. Bei Sonnenaufgang des nächsten Tages verließ „Emden“ Tsingtau, gefolgt von einer großen Anzahl deutscher Schiffe, die alle nach Süden fuhren, um zum Geschwader zu stoßen. Im Hafen herrschte große Begeisterung. Alles an Land beneidete uns. So lange es sich nur um einen Krieg mit Rußland und Frankreich handelte, kam Tsingtau ja kaum in Tätigkeit. Jedenfalls brauchte man über das Schicksal der Festung nicht besorgt zu sein. Nach See zu waren gute und aus-

reichende Anlagen vorhanden, die ein Bezwingen durch Schiffe unmöglich machten. Die Landbefestigungen, soweit überhaupt welche vorhanden waren, waren zwar nur kleine und bescheidene Erdwerke, eigentlich nur Infanteriefeldbefestigungen. Doch war ein Angriff von der Landseite ja nicht zu befürchten, weil Tsingtau ringsum von neutralem, chinesischem Gebiet umgeben war.

Bei ruhigem und klarem Wetter lief „Emden" langsam aus den Hafenmolen heraus. Unsere Musik spielte „Die Wacht am Rhein". Die ganze Besatzung war an Deck und sang mit. Hurras von hüben und drüben. Alles war voll bester Zuversicht. In kleinem Maßstabe wiederholten sich hier die Bilder, wie sie im großen die Kriegsbegeisterung in Deutschland schuf.

Vorsichtig wand sich „Emden" durch

die Lücken der Minensperre hindurch. Die Sonne war eben aufgegangen. Da lag Tsingtau, die Krone des fernen Ostens, goldigrot beleuchtet von den ersten Strahlen des jungen Tages. Ein Bild des Friedens. Am Strand in langer Reihe die sauberen hübsch gebauten Häuser. Das Ganze überragt von dem Signalberg. Im Hintergrunde die braunen Steinberge, denen die frischen, junggrünen Aufforstungen ein neues Kleid verliehen. Aus dem leichten rötlichen Dunst des Morgennebels ragte der Kirchturm mit dem Kreuz hervor. Weiter rechts die schmucken und sauberen Kasernen, das Gouvernementshaus, der Badestrand. Das ganze Bild weiß eingefaßt von der Brandung, die der atmende Busen des Meeres an der felsigen Küste entstehen ließ. Glitzernde Perlen und Diamanten streute Neptun mit vollen Händen auf das Prachtgewand der Natur.

Landschaftliche Reize und deutscher Fleiß hatten ein märchenhaft schönes Bild inmitten der sonst so unwirtlichen und rauhen Gegend hervorgezaubert. Uns allen war ganz eigen ums Herz. Doch der Dienst rief mit eisernem Muß. Darum losgerissen von dem Bilde! Vorwärts nach Süden!

Uns folgte der Dampfer „Markomannia“, während die übrigen Dampfer andere Kurse steuerten. „Markomannia“ ist uns für einige Monate ein getreuer Begleiter geblieben.

Auf dem Wege in die Südsee erhielten wir den Funkspruch vom Abbruch der deutsch-englischen Beziehungen und von der Kriegserklärung Englands. Wir waren davon nicht überrascht, und wenn uns eins überhaupt erstaunte, so war es der Umstand, daß der Drahtzieher alles Bösen zum erstenmal seit hundert Jahren seine

eigenen Knochen in Gefahr brachte. Einige Tage später erhielten wir auch das eigenartige Ultimatum Japans, ohne uns dadurch besonders stören zu lassen. Ein Aufwasch, das war die allgemeine Meinung.

Als wir mit „Emden“ Tsingtau verließen, war der Krieg mit England und Japan noch nicht erklärt. Später lasen wir in englischen Zeitungen, unser Ausbruch aus Tsingtau sei nur dadurch möglich gewesen, daß wir beim Passieren eines blockierenden japanischen Panzerkreuzers die englische Flagge gesetzt und dem Bundesbruder drei Hurras zugejubelt hätten.

Deutet diese Meldung vielleicht darauf hin, daß schon vor Kriegsausbruch sich englische und japanische Schiffe auf dem Wege nach Tsingtau befanden?

Jedenfalls ist das Ganze äußerst töricht. Ganz abgesehen davon, daß wir unser

schönes Schiff nie durch das Setzen des englischen Lappens geschändet hätten, hätten wir sicher nicht vergessen, beim Passieren des Japaners einen Torpedogruß zu schicken.

Eigentümlich, wie systematisches Lügen die Logik beeinträchtigt.

Am 12. August abends kamen wir in die Nähe der Insel, wo wir das Kreuzergeschwader treffen sollten und stießen auf die ausgelegten Vorpostenschiffe. In der Mitte lagen die beiden markigen Körper der „Scharnhorst" und „Gneisenau", beide mit Kohlendampfern längsseit und mit der Kohlenübernahme beschäftigt. Weiter links die schlanke „Nürnberg", ebenfalls beim Kohlen. Verteilt in der Bucht eine Menge größerer und kleinerer Hilfsschiffe und Tender des Geschwaders. „Emden" erhielt ihren Ankerplatz dicht beim Flaggschiff in der rechten Hälfte der Bucht zu-

gewiesen. Brausende Hurrarufe wurden von Bord zu Bord gewechselt, als wir die anderen Schiffe passierten, und bald darauf rauschte unser Anker — zum letztenmal für lange Zeit — in den Grund.

Der Kommandant begab sich an Bord des Flaggschiffes zur Meldung beim Geschwaderchef und unterbreitete ihm hier seinen Vorschlag, die „Emden“ vom Geschwader zu entlassen und in den Indischen Ozean zu schicken, um Kreuzerkrieg zu führen.

Der nächste Tag sah das Geschwader in Kiellinie, gefolgt von allen Kohlentendern, auf östlichem Kurs. Der Geschwaderchef hatte sich über den Vorschlag unseres Kommandanten Entscheidung noch vorbehalten, und wir waren alle gespannt, wie diese ausfallen würde. Da gingen gegen Mittag einige Signalflaggen auf dem Flaggschiff hoch: „‚Emden‘ entlassen, wünsche

guten Erfolg“, hieß das Signal. In elegantem Bogen schor unser Schiff aus der Kiellinie heraus, ein Danksignal für die Wünsche des Geschwaderchefs wehte im Topp, dann noch ein Winkspruch an die „Markomannia“ „bei ‚Emden‘ bleiben“, und bald hatten wir die Gegenkurs steuernden übrigen Schiffe des Geschwaders aus Sicht verloren. Alle wußten, daß wir uns zum letztenmal gesehen hatten.

Es war eine weite Reise bis zu unserem eigentlichen Operationsgebiet. Peinlich war, daß wir keine Nachrichten hatten, ob schon Kriegszustand mit Japan herrschte oder nicht. Die deutsche funkentelegraphische Station Jap war bereits von den Engländern zerstört worden. Nach einer Woche Fahrt trafen wir in See den deutschen Dampfer „Prinzeß Alice“. Wir nahmen einige Reservisten an Bord und schickten ihn dann nach Manila. Auf hoher See

begegneten wir später unserem kleinen Kanonenboot „Geier". Wegen Mangels an Signalverbindung war dieses ohne jede genaue Nachricht vom Kriege, was England und Japan anbetraf. Wir blieben nur kurze Zeit beieinander, tauschten die erhaltenen Nachrichten aus, und „Geier" entfernte sich dann nach Osten, um dem Geschwader zu folgen. Unsere Fahrt ging weiter in Richtung auf unser zukünftiges Jagdgebiet.

Die Tage waren für die Besatzung recht anstrengend, da dauernd Kriegswache gegangen werden mußte, um auf alle Fälle gerüstet zu sein. Es gab keine Gelegenheit, der Besatzung einmal Erholung zu gönnen. Wir hatten keinen Hafen, in dem wir sicher waren. Einen japanischen Dampfer, den wir unterwegs trafen, mußten wir leider ziehen lassen, weil das Ultimatum noch nicht abgelaufen war, und

wir noch keine Nachricht hatten, ob Krieg ausgebrochen war

In der Annahme, es wohl mit einem englischen Mitkumpanen zu tun zu haben, grüßte der Gelbe äußerst devot beim Passieren mit seiner Flagge. Der Gruß blieb unerwidert

Wir hatten jetzt, um in den freien Ozean zu kommen, schmale Fahrstraßen zu passieren. Diese Straßen wimmelten von Fischerfahrzeugen und ähnlichen kleinen Schiffen. Die Nächte waren mondhell, so daß man „Emden“ auf ziemlich große Entfernung erkennen konnte. Dem Kommandanten war es unangenehm, so viele Segler zu treffen. Er äußerte zu mir sein Bedenken, daß durch irgendein Fahrzeug unsere Anwesenheit in diesen Gewässern und unser Kurs bekannt werden könnte. Alle englischen Schiffe hatten zwei oder vier Schornsteine, keines hatte

drei wie die „Emden“. Da keimte in mir der Gedanke hoch, uns einen vierten Schornstein zu bauen. Schnell ließ ich zunächst Deckslaufer herbeischaffen. Das sind etwa zwei Meter breite Streifen aus dickem Segeltuch, die zur Schonung über das Linoleumdeck gelegt werden. Oben wurde eine Holzstange angenäht und dann dieser provisorische Schornstein vor unserm vordersten richtigen Schornstein gesetzt. Von der Seite aus gesehen, machte er sich prächtig. Von vorn gesehen war seine Erscheinung allerdings noch mangelhaft; es fehlte ihm die behäbige Fülle seiner Stiefbrüder. Er war nur einige Millimeter breit. Aber in der Eile der ersten Nacht konnte nichts Besseres geschaffen werden. Ich unterbreitete dem Kommandanten den Vorschlag, einen besseren vierten Schornstein zu bauen, womit er einverstanden war. So gingen wir am

nächsten Tage an die Arbeit. Bald hatten wir aus Holzlatten und Segeltuch einen eleganten Schornstein angefertigt, und glichen, wenn dieser stand, ums Haar dem englischen Kreuzer „Yarmouth". Ich ließ den Schornstein absichtlich oval anfertigen, weil „Yarmouth" einen solchen hat. Unser Begleiter „Markomannia" wurde seitlich heraus befohlen, und nach seinem Winkspruch wurde die Stellung des vierten Schornsteins verbessert. Wir machten uns dann Bezeichnungsmarken an den dünnen Stahlleinen, die zum Hochheißen des Schornsteins dienten, so daß wir von jetzt ab in kurzer Zeit bei Tag und Nacht unsern Simulaker zweckentsprechend und niedlich setzen konnten.

So kamen wir Ende der ersten Woche des Septembers im Golf von Bengalen an. Etwa fünf Tage fuhr ein englisches Kriegsschiff, wahrscheinlich „Minotaur",

dicht neben uns her, was wir an seinem sehr starken Funkenverkehr erkennen konnten. Nach und nach wurden seine Zeichen schwächer, bis sie ganz aufhörten. Gesehen haben wir nichts von ihm.



III

AUF JAGD



Drittes Kapitel

AUF JAGD

In der Nacht des 10. September endlich begann unsere eigentliche Tätigkeit. Ein Dampfer kam in Sicht, und wir gingen heran, um ihn genauer anzusehen. Abgeblendet, leise und verstohlen näherten wir uns unserem Opfer von hinten. Der Kommandant ging bis auf 100 Meter heran an den Dampfer, der friedlich seinen Stropp fuhr und sich nach Handelsdampfermanier nur um das kümmerte, was voraus ist und Lichter zeigt. Durch die ruhige, windstille Nacht hallte es plötzlich durchs Sprachrohr hinüber: „Stoppen Sie sofort! Gebrauchen Sie keine Funkentelegraphie! Wir schicken ein Boot an Bord!“ Der Dampfer schien das nicht recht zu glauben. Hatte er vielleicht hier im Herzen Indiens

das Erscheinen eines feindlichen Kriegsschiffes nicht erwartet, oder glaubte er Stimmen der Meergötter zu vernehmen, die ihn nichts angingen? Jedenfalls fuhr er friedlich weiter. Als Visitenkarte gaben wir ihm einen blinden Schuß. Da merkte er, was anlag, ging mit seiner Maschine haste was kannste was zurück — wir bedauerten aufrichtig die wachgescheuchten Maschinisten — hing sich an seine Dampfsirene, heulend seine Bereitwilligkeit kundgebend, unserem Befehle zu folgen. Unser Kutter mit der Prisenbesatzung glitt zu Wasser und nahm Besitz von dem Dampfer. Da blühte uns zunächst ein kleiner Schrecken: „Hier griechischer Dampfer ‚Pontoporros' ", blitzte das Licht unseres Signalgasten herüber. Das war ja peinlich. Gleich der erste Dampfer ein Neutraler. Dann wußte natürlich in wenigen Tagen die ganze Küste, daß ein deutsches

Kriegsschiff im Indischen Ozean war. Die leckersten Prisen konnten uns so entgehen. Gott sei Dank aber hatte der edle Grieche Bannware an Bord, nämlich für englische Häfen bestimmte Kohle. Er wurde daher als dankenswerte Ergänzung unserer schon halb leer gekohlten „Markomannia“ unserem Geschwader angegliedert, das nunmehr aus 3 Schiffen bestand. Sie sollten nicht die einzigen bleiben.

„Pontoporros“ hatte als Ladung indische Kohle an Bord, das ist die schmutzigste Kohle, die man sich denken kann. Ich hatte gehofft, unsere auf die Neige gehenden Vorräte an Material aus den Prisen ergänzen zu können. Seit sechs Wochen hatte „Emden“ keinen Hafen angelaufen und nichts beschaffen können. Der I. Offizier ist gewissermaßen die Hausfrau des Schiffes und hat für alle Kleinigkeiten in bezug auf Ausrüstung und Verpflegung

zu sorgen. So gut es ging, hatte ich vorm Auslaufen aus Tsingtau das Schiff voll gepackt mit allem, was nötig oder nützlich war. Es hatte sich aber in den letzten Tagen gezeigt, daß unsere Seife stark auf die Neige ging. Aus den Portionen, die ich an die Mannschaften verteilen konnte, waren schon Portiönchen geworden. Noch 14 Tage weiter, dann wären wir dahin gekommen, daß Waschen zu einer Luxusbeschäftigung zählte. Deshalb hatte ich scherzweise den Kommandanten gebeten, als erstes Schiff mir ein Seifenschiff zu bescheren. Statt dessen kriegte ich indische Kohle. Ich konnte es nicht unterlassen, deswegen beschwerdeführend mich an den Kommandanten zu wenden, der mir auch lachend versprach, sein Äußerstes in bezug auf Seifenversorgung zu tun. Und er hat Wort gehalten. Am 11. September morgens, wenige Stunden, nach-

dem unser Geschwader seinen ersten Zuwachs erfahren hatte, erschien mit der aufgehenden Sonne voraus ein großer Dampfer, der, in der Annahme, daß wir ein englisches Kriegsschiff wären, von weitem schon durch Setzen einer großen englischen Flagge seiner Freude über unsere Anwesenheit äußeren Ausdruck lieh. Ich weiß nicht, was der Kapitän für ein Gesicht gemacht hat, als wir unsere Flagge setzten und ihn freundlich aufforderten, eine Weile bei uns zu verharren. Der Dampfer kam aus Kalkutta, war für einen englischen Truppentransport von Colombo nach Frankreich bestimmt und aufs beste ausgerüstet. Besonders angenehm berührt waren wir dadurch, daß der nicht wegzuleugnende Reinlichkeitsdrang der Engländer soviel Seife in das Schiff hatte hineinstauen lassen, daß wir mit unserer kleinen Besatzung, selbst bei äußerster

Inanspruchnahme dieser nützlichen Kulturerrungenschaft, mindestens ein Jahr genug hatten. An Bord befand sich auch ein sehr schönes Rennpferd. Durch einen Schuß hinter das Ohr befreiten wir das Tier von der Qual des Ertrinkens. Für die auf dem Dampfer eingebauten hübsch numerierten zahlreichen Pferdeställe und Unterstände für Artillerie hatten wir weniger Verständnis. Eine halbe Stunde später konnten sich die Haifische näher damit befassen.

Die Besatzung des Schiffes wurde auf unsern „Lumpensammler" geschafft. Lumpensammler war bei uns immer ein gekapertes Schiff, das entweder leer in Ballast fuhr und deswegen wenig wert war oder das neutrale Ladung hatte und deswegen nur mit Verlust hätte versenkt werden können. Denn die neutrale Ladung muß nach Beendigung des Krieges ersetzt wer-

den. Der Lumpensammler fuhr stets so lange hinter der „Emden“ her, bis so viel Menschen von gekaperten Schiffen an Bord waren, als er tragen konnte. Dann wurde er in den nächsten Hafen entlassen. In diesem Falle war „Pontoporros“ mit der Rolle des Lumpensammlers betraut

In den nächsten Tagen blühte unser Geschäft. Es spielte sich folgendermaßen ab:

Wenn ein Dampfer kam, wurde er zum Stoppen gebracht und ein Offizier mit etwa 10 Mann an Bord geschickt. Diese machten den Dampfer fertig zum Versenken und gaben die nötigen Anordnungen für das Vonbordgehen der Passagiere usw. Während wir damit beschäftigt waren, tauchte in der Regel schon die nächste Mastspitze über dem Horizont auf. Wir brauchten uns gar nicht zu beeilen. Die Dampfer kamen ganz allein

auf uns zu. Wenn der nächste Dampfer nahe genug herangekommen war, fuhr „Emden“ ihm entgegen, machte ihm ein freundliches Signal, was ihn veranlaßte, sich zu unserem ersten gekaperten Dampfer zu begeben. Dann ging wieder ein Offizier und einige Mann an Bord, machte den Dampfer klar zum Versenken, gab die nötigen Anordnungen für Vonbordgehen der Passagiere usw., und wenn dies geschehen war, tauchte die dritte Mastspitze schon auf. „Emden“ fuhr wieder entgegen, und das neckische Spiel wiederholte sich. So haben wir zeitweise 5–6 Dampfer auf einem Fleck gehabt. Davon zeigte der eine gerade noch die Oberkante seines Schornsteins, der nächste lag bis zum Deck schon im Wasser, der dritte benahm sich noch einigermaßen normal, zeigte aber doch schon durch leichtes Hin- und Hertorkeln an, daß er im Begriff

war, voll zu werden. Die Passagiere der gekaperten Dampfer machten dann eine erstaunte Bekanntschaft auf unserem Lumpensammler.

So grasten wir die Gegend ab von Ceylon bis nach Kalkutta. Mit uns fuhren außer unserem alten Begleiter „Markomannia“ der griechische Kohlendampfer „Pontoporros“, der die Geschäfte als Lumpensammler inzwischen an den Dampfer „Cabinga“ abgegeben hatte. Dies war ein englischer Dampfer mit amerikanischer Ladung, dessen Versenkung uns doch nur Kosten verursacht hätte.

„Cabinga“ begleitete uns einige Tage. Sie mit „Markomannia“ und „Pontoporros“ waren in dieser Nacht nicht die einzigen Begleiter der Emden. Wir hatten noch weitere Prisen gemacht, die im Interesse der Passagiere wegen des Seegangs und der Dunkelheit erst bei Helligkeit ver-

senkt werden sollten. Im ganzen hatten wir in dieser Nacht 6 Begleiter. Davon verschwanden drei am nächsten Morgen unter dem Meeresspiegel. „Cabinga" selbst wurde mit den Passagieren entlassen.

Auf „Cabinga" war auch die Frau des Kapitäns mit einem kleinen Kinde. Der Punkt, an dem die anderen Dampfer versenkt wurden, war so weit von Land weg, daß es für ein Boot unmöglich war, die Küste jemals zu erreichen. Der Kapitän der „Cabinga" wußte damals noch nicht, daß er laufen gelassen werden sollte. In der Annahme, daß sein Schiff auch versenkt würde, bat er uns, wir möchten ihm doch, wenn er im Boot ausgesetzt würde erlauben, eine Pistole zum Schutze seiner Frau und seines Kindes mitzunehmen. Auch ein typisches Zeichen dafür, welche Wahnvorstellungen die Verhetzung der englischen Blätter in den Köpfen ihrer

Landsleute zustande bringen konnte. Es entsprach ja allerdings auch durchaus den Darstellungen der englischen Presse, daß wir, Hunderte von Meilen von der Küste entfernt, auf offener See Frauen und Kinder in Booten aussetzen würden, um sie dort verhungern zu lassen.

Als dem Kapitän mitgeteilt wurde, daß sein Schiff gar nicht versenkt werden sollte, war er außer sich vor Freude. Ich war selbst einige Stunden bei ihm an Bord. Er konnte sich in Worten gar nicht genug tun, bat mich, seinen Dank unserem Kommandanten auszusprechen und gab mir gleichzeitig einen Brief mit der Bitte, ihn dem Kommandanten auszuhändigen. In diesem bedankte er sich nochmals für die menschenfreundliche Behandlung, die seiner Familie und ihm zuteil geworden wäre. Die an Bord befindlichen Prisenoffiziere und das Prisenpersonal hätten sich alle

wie Gentlemen benommen. Er könnte gar nicht genug Worte des Lobes über die Haltung der Deutschen finden. Dem Kommandanten selbst würde er es nie vergessen, wie er an ihm gehandelt hätte. Er hätte sich ihm gegenüber so kameradschaftlich und ritterlich benommen, wie sonst im Frieden ein Seemann zum andern, wenn dieser in Not ist. Er würde auch alles tun, um in den englischen Zeitungen die Wahrheit zu verbreiten.

Mit seiner Frau habe ich mich selbst längere Zeit unterhalten. Sie sagte zu mir etwa dasselbe, was ihr Mann in dem Briefe zum Ausdruck brachte. Als sie gesprächsweise erfuhr, daß mein Ölzeug entzwei gegangen war, bat sie mich dringend, ich möchte das Ölzeug ihres Mannes mitnehmen. Ferner bat sie uns, wir möchten doch, da wir selbst an Rauchtabak knapp wären, so viel Zigaretten und

Tabak mitnehmen, als wir nur tragen könnten. Das wären ja alles nur Kleinigkeiten, womit sie sich bedanken könnte.

Selbstverständlich haben wir weder Ölzeug noch Tabak mitgenommen.

Als „Cabinga“ entlassen wurde, stand ihr ganzes Deck voll Menschen, alles Passagiere von gekaperten Dampfern. Und auf unseren Zuruf: „*You may proceed*“ (Sie können losfahren), kamen als Antwort drei Hurras zurück, für den Kommandanten, die Offiziere und die Besatzung S. M. S. „Emden“ Hurra, Hurra, Hurra! In das Hurra stimmten alle an Deck der „Cabinga“ befindlichen Menschen ein. Wie viele es gewesen sind, das geht am besten daraus hervor, daß in einer englischen Zeitung, die wir später in die Hände bekamen, über das Einlaufen der „Cabinga“ in Kalkutta geschrieben war, sie hätte nicht ausgesehen wie ein Handels-

dampfer, sondern nach der Zahl der an Bord befindlichen Personen hätte man annehmen können, es handele sich um ein Schulschiff. Es waren ungefähr 400 Menschen an Bord.

Auch im späteren Verlaufe unserer Tätigkeit haben wir von unseren „Lumpensammlern", die mit Passagieren versenkter Dampfer entlassen wurden, stets unsere drei Hurras eingeheimst. Es scheint bei den Engländern Sitte zu sein, auf das Morden kleiner Kinder und das Abschlachten von Frauen und Männern mit drei Hurras zu antworten.

Ich möchte hier einiges einschieben über das Benehmen der Engländer beim Kapern ihrer Dampfer. Die meisten waren sehr vernünftig. Nachdem sie sich von ihrem ersten Erstaunen erholt hatten, gingen sie in das Stadium des maßlosen Schimpfens auf ihre Regierung über, setzten aber der

Versenkung der Schiffe mit einer Ausnahme nie Widerstand entgegen. Wir gaben ihnen immer reichlich Zeit, ihr Privateigentum zu bergen. Sie nahmen diese Zeit meist mit dazu wahr, um den wertvollen Whiskyvorrat vor den Fischen zu retten. Ich kann wohl sagen, wir haben kaum jemals eine nüchterne englische Gesellschaft auf dem Lumpensammler abgeliefert. Im übrigen vergaßen sie aber auch nicht das „Busineß“ und versuchten nach Möglichkeit, ihren Konkurrenzschiffahrtslinien ebenfalls die Vorteile deutscher Kaperei zuteil werden zu lassen. Meistenteils sagten die Kapitäne, wenn sie von Bord gingen: „Sagen Sie mal, haben Sie den Dampfer ‚X.‘ schon gesehen?“ Wir sagten: „Nein!“ „Was,“ sagte der Kapitän, „den haben Sie nicht gesehen?! Der fährt ja bloß 2 Stunden hinter mir und 7 Seemeilen südlicher!“

Auf diese Art und Weise wußten wir beim Insichtkommen der nächsten Mastspitzen meistens schon, wie das betreffende Schiff hieß, und vermieden die Unannehmlichkeit, auf Neutrale zu stoßen.

Besonders nett war ein Kapitän, der sich in der wenig beneidenswerten Lage befand, einen Eimerbagger von England nach Australien zu führen. Jeder Seemann wird Mitgefühl mit dem Ärmsten haben, der einen derartigen, höchstens 4 Seemeilen laufenden Schlingerkasten von Europa nach dort herunterbringen soll. Und so war uns denn die Freude des englischen Kapitäns darüber, daß er gekapert war, vom rein menschlichen Standpunkte aus, auch verständlich. Selten habe ich einen Menschen derartig hohe Freudensprünge machen sehen. Es war direkt eine Kunst, wie er das bei dem rollenden und schlingernden Kasten zustande brachte.

Und Tränen der Dankbarkeit rannen über seine rauhen Seemannsbacken, als er ausrief: „Gott sei Dank, daß der Kasten weg ist! Meine 500 Pfund für die Überführung nach Australien habe ich außerdem schon im voraus erhalten.“

Für einen Seemann ist es immer ein eigenes Gefühl, ein Schiff sinken zu sehen. Auch uns, die wir gewohnt waren, Schiffen in Not stets zu helfen, mutete es ganz eigenartig an, wenn wir die Schiffe jetzt zerstören mußten, und untergehen sahen. Die Zerstörung geschah meistens folgendermaßen:

Man ging in den Maschinenraum hinunter und nahm dort den Deckel einer nach außenbords führenden großen Röhre ab. Dann drang das Wasser gleich in doppelt mannshohem und über mannsbreitem Strahl in den Maschinenraum hinein. Die wasserdichte Tür nach dem

nebenan befindlichen Kesselraum wurde stets geöffnet und festgebunden, so daß also mindestens 2 große Abteilungen des Schiffes voll Wasser laufen mußten. Ausserdem wurden noch zwei weitere Abteilungen entweder durch Sprengung — und dies bei Nacht — oder durch Anschießen mit Geschützen leck gemacht. Eine Zeitlang schwankte das Schiff dann hin und her, als ob es nicht recht wüßte, wie es sich benehmen sollte. Tiefer und tiefer sank es, bis allmählich die Reeling das Wasser berührte. Die Wellen des Ozeans leckten gierig über das Deck des dem Verderben geweihten Schiffes. Unsichtbare Hände schienen zu ziehen und zu zerren, um ihre Opfer schneller an sich zu reissen. Wie ein Zittern lief es dann durch den ganzen Bau. Es war, als ob unter Angstschütteln der ganze Schiffskörper erbebte, als ob ein letzter verzweifelter Ver-

such gemacht würde, dem unentrinnbaren Schicksal zu entkommen. Dann kam das Ergeben, der Zusammenbruch. Der Bug senkte sich, die Masten kamen flach aufs Wasser, Schrauben und Ruder hoch, steil in die Luft. Der Schornstein blies den letzten Dampf und Kohlenstaub ab. Einige Sekunden stand das Schiff senkrecht und schoß dann wie ein Stein in die Tiefe. Der Luftdruck zersprengte die letzten haltenden Schotten und Luken des Achterschiffes. Aus allen Öffnungen, Ventilatoren, Seitenfenstern drang springbrunnenartig meterhoch von Luft zerstäubtes Wasser. Dann ein quirlender Wirbel, die See schlug zusammen, und vom Schiff war nichts mehr zu sehen. Als letzter Gruß aus der Tiefe fuhren nach etwa einer halben Minute lose Sparren, Balken, Boote und sonstige Gegenstände nach oben. Große, lange Hölzer kamen senkrecht,

wie geschossene Pfeile, an die Oberfläche, mehrere Meter hoch aus dem Wasser herausspringend. Zum Schluß kennzeichnete die Stelle des gesunkenen Schiffes ein großer Ölfleck, einige zerbrochene Boote, Balken, Rettungsringe und ähnliches. Dann fuhr „Emden“ weiter auf die nächste Mastspitze zu.

Sehr dankbar waren uns die Engländer stets, daß wir ihnen reichlich Zeit zur Bergung ihres Privateigentums ließen. Sie haben das auch in ihren Zeitungen rückhaltlos anerkannt. Ich gehe wohl nicht zu weit, wenn ich sage, daß die „Emden“ Ende 1914 das beliebteste Schiff in Ostindien war. Die Engländer hatten im allgemeinen überhaupt kein Verständnis für den Krieg. Er ist bei ihnen nicht das, was er bei uns ist, ein Volkskrieg, sondern sie stehen ihm meistenteils ganz gleichgültig gegenüber und schätzen die Errungen-

schaften von Freund und auch von Feind lediglich vom Gesichtspunkte des sportlichen Interesses. So konnte es geschehen, daß unser Kommandant und sein Schiff mit Sang und Klang von den englischen Zeitungen Indiens gefeiert wurden. Der *Gentleman-captain* hieß unser Kommandant, und die Zeitungen schrieben: „*He played the game and was playing it well*" („Er meisterte sein Spiel vorzüglich").

Wir sind den Passagieren, die sich höflich benahmen — und das taten fast alle — auch immer im weitestgehenden Maße entgegengekommen und haben uns nicht gescheut, wertvolle Zeit zu opfern, um ihnen gefällig zu sein. So besinne ich mich, daß eines Tages kurz vor dem Versenken eines Dampfers ein Engländer zu mir kam und mich bat, ich möchte doch sein einziges Besitztum, an dem er mit jeder Faser seines Herzens pendelte, näm-

lich ein Motorfahrrad, ihm erhalten. Das Motorfahrrad wurde aus dem Laderaum herausgesucht — eine Arbeit, die gar nicht so einfach ist — und fuhr mit seinem glücklichen Besitzer, der vor Rührung kaum sprechen konnte, mit einem Extradampfboot auf unseren Lumpensammler, wo sich beide wohl fühlten.

Einem andern Engländer ging es allerdings anders. Dies war ein besonders fürnehmer Herr. Er war „*Traffic master*" von Kalkutta und fuhr auf einem großen Dampfer nach Colombo, wo er das Schiff der Regierung zum Zwecke eines Truppentransports übergeben wollte. Sein Vorhaben wurde zu Wasser. Darüber war er aufs höchste erbost. In bezug auf „Geschäft" sind auch sonst ganz zugängliche Engländer außerordentlich reizbar. Während das Schiff klargemacht wurde zum Versenken, packte er seine zahlreichen großen

Patentlederkoffer und baute sie an Deck auf. Dann ging er mit der überlegenen Miene eines Angehörigen des seebeherrschenden Albion, mit der Pfeife im Mundwinkel, Hände in den Taschen seiner großkarierten Hosen auf der Brücke auf und ab. Verächtliche Blicke streiften die „*Germans*". Um seine Koffer kümmerte er sich weiter nicht. Er schien anzunehmen, daß wir zur rechten Zeit seine Befehle einholen würden, wohin wir die Koffer bringen dürften. Endlich waren alle andern Leute der Schiffsbesatzung mit ihren Siebensachen von Bord. Das Schiff sollte versenkt werden. In einsamer imposanter Größe maß allein der *Traffic master* mit seiner karierten Hose und seinem Pfeifenstummel noch die Brücke des Schiffes. Es wurde ihm mitgeteilt, daß es für ihn nunmehr Zeit wäre, von Bord zu gehen. Seine einzige Antwort war ein stummes

Zeigen mit dem Daumen der rechten Hand, die er dazu aus der Hosentasche nahm, auf seine Koffer, die in glänzender Vereinsamung noch das Deck des Schiffes zierten. Scheinbar nahm er an, daß seine königliche Bewegung genügen würde, um uns auf unsere Pflicht aufmerksam zu machen, ihm, dem *Traffic master* von Kalkutta, seine Koffer pflichtschuldigst zu besorgen. Unsere Leute verstanden ihn aber falsch. Sie meinten ganz ruhig, um seine Koffer brauche er nicht besorgt zu sein. Die gingen nach unsern bisherigen Erfahrungen von ganz alleine unter. Dasselbe könnte ihm auch passieren, wenn er nicht schleunigst das Schiff verließe. Das letzte Boot würde gleich absetzen. Da stieg denn der *Traffic master* zunächst von der Höhe seines Engländertums und dann von der Höhe der Schiffsbrücke herunter, rettete höchsteigenhändig

wenigstens noch den kleinsten seiner Koffergarde und trug ihn schwitzend von Bord. Unsere Leute begleiteten ihn, Hände in den Hosentaschen, Zigarette im Mundwinkel.

Was unsere Verpflegung anbetraf, so waren die anfänglichen Vorräte natürlich längst zu Ende gegangen. Aber dank der Liebenswürdigkeit der Engländer waren die gekaperten Dampfer stets so reichlich mit Konservenproviant erster englischer Firmen versehen, daß unsere Mannschaft alle ihre Kräfte aufwenden mußten, um dem Grundsatze, feindliches Gut muß unter allen Umständen vernichtet werden, gerecht zu werden. Wir stellten hierbei insbesondere fest, daß die Pralinees und die Konfitüren und ähnliche Schleckerbissen auch für Seemannskehlen wegen ihres starken Kognakgehaltes durchaus nicht unverwendbar waren.

In der Nähe von Kalkutta machten wir

auch die wenig angenehme Bekanntschaft eines Dampfers, der „Loredano“ hieß und sich auch ohne das Setzen einer Flagge durch den allerorts starrenden Schmutz schon von weitem als Italiener kenntlich machte. Dieser neutrale Dampfer mußte laufengelassen werden, da die Untersuchung nichts Verdächtiges ergab. Er kam gerade dazu, als wieder eine ganze Versammlung von Schiffen im Begriff war, die Fahrt nach unten anzutreten. Als der letzte Dampfer untergetaucht war und „Emden“ die Stelle verließ, konnten wir noch sehen, wie der Italiener eifrig bemüht war, auf dem Wasser schwimmende Teeballen eines soeben versenkten großen Teedampfers aufzufischen. Hielt er den Inhalt vielleicht für Maccaroni? Wir hätten ihm dies Vergnügen ja ganz gerne gegönnt. Weniger einverstanden waren wir aber damit, daß dieser „Neutrale Dampfer“ sich einer völ-

kerrechtswidrigen Teilnahme an kriegerischen Handlungen schuldig machte, indem er funkentelegraphisch am nächsten Tage die ganze Umgebung in Kenntnis setzte, daß „Emden“ in der Nähe sei.

Als wir die Gegend des Bengalischen Golfes genügend abgegrast hatten, was wir daran merkten, daß keine Schiffe mehr kamen, verlegten wir das Gebiet der uns liebgewordenen Beschäftigung auf die andere Seite des Bengalischen Golfes, nach Rangoon. Hier trat der erste betrübliche Mißerfolg ein, indem nämlich kein einziges Schiff mehr fuhr. Daß die gesamte Schiffahrt unseretwegen eingestellt war, haben wir erst später aus Zeitungen erfahren. Immerhin hatten wir den Achtungserfolg zu buchen, daß ein norwegischer Dampfer die Geschäfte unseres Lumpensammlers vorübergehend in Vertretung übernahm, so daß wir unsere letzten lästigen Gäste

loswurden. Durch unsern Abstecher nach Rangoon waren wir über eine Woche nicht in Erscheinung getreten. Diese Tatsache benutzte die umsichtige und für das Wohl ihrer Untertanen ängstlich besorgte englische Regierung Indiens dazu, um ihren harrenden Landsleuten offiziell die Freudenbotschaft zu verkündigen, daß die „Emden“ durch ihre 16 sie jagenden Verfolger nunmehr endgültig vertilgt sei und daß die Schiffahrt wieder unbehindert stattfinden könne. Das haben wir natürlich erst später aus Zeitungen erfahren. Da Handelsschiffe an unserem jetzigen Platz nicht mehr erschienen, kehrten wir auf unseren alten Operationsplatz nach der ostindischen Küste zurück. Der Kommandant beschloß, die Öltanks von Madras auf ihren inneren Wert zu prüfen. „Emden“ erschien am 18. September abends vor dem Hafen. Dort war gerade am

Tage vorher die Freudenbotschaft offiziell verkündet worden, daß „Emden“ erledigt sei. Zur Feier dieses Ereignisses hatte sich eine festliche Versammlung im Klub zusammengefunden. Da wir das nicht wußten, konnten wir es leider nicht verhindern, daß unsere Granaten der Festgesellschaft in die Suppe fielen. Sonst hätten wir selbstverständlich unser Bombardement auf den nächsten Tag verschoben. Man soll seine Gegner auch nicht unnötig reizen. Heilige Institutionen müssen nach Möglichkeit geschont werden. Und gerade in bezug auf ihr „*dinner*“ sind die Engländer besonders empfindlich.

Wir näherten uns Madras bis auf etwa 3000 Meter. Das Leuchtfeuer brannte friedlich am Hafen. Es machte uns die Navigierung leicht, wofür der hohen Regierung an dieser Stelle unser verbindlicher Dank ausgesprochen sei. Im Scheinwer-

ferlicht sahen wir unser Ziel, die hohen, weißen, rotgeränderten Öltanks. Ein paar Granaten hinein, ein kurzes Hochflammen einer bläulich gelben Stichflamme, ein aus den Schußlöchern herausquellender rot brennender Strahl, eine riesige schwere schwarze Wolke, und gemäß dem alten Sprichwort: „Die Abwechslung schafft Vergnügen", hatten wir diesmal einige Millionen statt nach unten auf den Grund des Meeres nach oben in die Luft geschickt.

Von Madras aus wurden wir beschossen, ohne daß wir wußten, woher die Geschosse kamen. Es waren auch nur wenige Schüsse und durchaus ungezielt. Die Engländer schrieben später in ihren Zeitungen, wir wären, als wir beschossen wurden, unter Löschen aller Lichter beschleunigt verduftet. Hierzu möchte ich bemerken, daß wir erstens selbstverständlich ohne jedes Licht ankamen, daß die Beschießung vom

Kommandanten und von mir überhaupt nicht bemerkt worden ist, sondern nur von den Offizieren des Hinterschiffes. Wir dachten also gar nicht daran, uns vor dem Schießen zu verziehen. Was die Lichter betrifft, haben wir sogar genau das Gegenteil getan. Als die Beschießung zu Ende war, blendeten wir das Schiff auf, das heißt, wir zeigten an unserer Backbordseite absichtlich viele Lichter und fuhren nach Norden. Darauf löschten wir sämtliche Lichter wieder und fuhren nach Süden.

Der Brand von Madras beleuchtete noch lange unseren Weg. Die schwere, schwarze Rauchfahne des brennenden Öls sahen wir am nächsten Tage noch, als wir bereits über 90 Seemeilen, das sind etwa 180 Kilometer, von Madras entfernt waren. Über Pondischerry ging es weiter, um Zeylon herum, um die Westseite Indiens auch mit unserer Anwesenheit zu beehren.

Wie wir später aus Zeitungen erfahren haben, hat die Beschießung von Madras eine allgemeine Flucht der Europäer von der Küste ins Innere zur Folge gehabt. Außerdem richteten die Engländer nunmehr an der Küste Scheinwerfersicherungsdienst ein, d. h., sie suchten mit Scheinwerfern nachts die ganze Gegend vor ihren Häfen ab. Damit erleichterten sie uns die Navigierung erheblich, wofür auch an dieser Stelle der weitsichtigen indischen Regierung nachträglich unser verbindlichster Dank ausgesprochen sei. Am 26. September abends stand „Emden“ dicht vor dem Hafen von Colombo. Als wir da auf und ab kreuzten, erschien im Scheinwerferlicht plötzlich ein dunkler Schatten, der uns lebhaft interessierte. Er sah zuerst recht gefährlich aus, gewann aber bei näherer Betrachtung. Es war ein bis zur Halskrause mit Zucker beladener englischer

Dampfer. Der Kapitän dieses Fahrzeuges war durch die Tatsache, daß er im Scheinwerferlicht des eigenen Kriegshafens, fast unter den Kanonen der englischen Forts, gekapert wurde, so mißgestimmt, daß er unseren Befehlen Widerstand entgegensetzte. Die bedauerliche Folge dieses patriotischen Schrittes war, daß er auch nicht ein Taschentuch mit von Bord nehmen durfte. Binnen fünf Minuten wurde der Dampfer geräumt und die Besatzung auf unseren Lumpensammler gebracht. Der Kapitän und sein Maschinist wurden der Ehre teilhaftig, in einer provisorischen Zelle auf S. M. S. „Emden“ wohnen zu dürfen. Der Zuckerdampfer selbst versüßte zehn Minuten später das Abendbrot der Haifische.

Dieser englische Kapitän hat später, wie wir aus Zeitungen erfahren haben, die schönsten Räubergeschichten über die

„Emden“ erzählt. Er hob zwar lobend hervor, daß er gut behandelt worden sei, aber dennoch sei seine Unterbringung an Bord nicht standesgemäß gewesen. Scheinbar hat er vermutet, daß unser Kommandant ihm seine Kajüte einräumen würde. Ferner sprach er sich sehr abfällig über den Reinlichkeitszustand der „Emden“ aus. Sie sei schmutzig, zerkratzt und zerbeult gewesen. Darin kann ich ihm nur recht geben. Man kohlt aber auch nicht ungestraft wochenlang aus Dampfern in See, und fährt nicht ungestraft dauernd große Mengen loser Kohle an Deck. Hätte ich allerdings gewußt, welch lieber Besuch mir bevorstand, so hätte ich meinen ganzen Stolz als Erster Offizier sicherlich darein gesetzt, meinem Gast ein frisch gemaltes und blank gescheuertes Schiff vorzuführen.

Außerdem sagte der edle Mann, daß

unsere Besatzung verhungert ausgesehen hätte und niedergeschlagen gestimmt gewesen sei. Es hieße, der Verproviantierung der gekaperten englischen Schiffe Ungerechtigkeit widerfahren lassen, wenn man unsere Besatzung als verhungert hätte bezeichnen wollen. Und die gänzliche Niedergeschlagenheit der Besatzung kam wohl am besten dadurch zum Ausdruck, daß die Leute kein größeres Vergnügen kannten, als bei unserem täglichen Nachmittagskonzert dem lieben Gaste unter den Klängen von „Das war in Schöneberg, im Monat Mai“ oder „Snuten und Poten“ die schönsten Schieber vorzutanzen. Später, als unser unfreiwilliger Gast die „Emden“ verließ, um mit dem nächsten Lumpensammler nach Hause zu fahren, ist es ihm vielleicht weniger gut gegangen. Unser Prisenoffizier, der den Lumpensammler bis zur Entlassung führte,

erzählte, die Schiffsoffiziere des Zuckerdampfers hätten wütend über ihren Kapitän geschimpft. Er selbst sei hoch versichert gewesen, sie aber nicht. Und durch seine Widerspenstigkeit hätten sie ihr gesamtes Eigentum verloren. Als der Capitano an Bord des Lumpensammlers kam, standen seine Offiziere mit aufgekrempelten Hemdsärmeln am Fallreep. Vielleicht hat er sich manchmal noch auf die „Emden" zurückgesehnt

Inzwischen bereitete uns die Versorgung mit Kohle Schwierigkeiten. Unsere getreue „Markomannia" war leergekohlt. Wir hatten nun zwar noch bei uns unsere Prise, den mit indischer Kohle beladenen Dampfer „Pontoporros". Die indische Kohle hat aber die Eigenschaft, bei einem äußerst geringen Heizwert sehr starke Rauchwolken zu entwickeln und die Kessel stark zu verschmutzen, so daß wir keine

reine Freude an unserem Begleiter hatten. Die Frage nach besserer Kohle löste die englische Admiralität in zweckentsprechender und zuvorkommender Weise dadurch, daß sie uns in den nächsten Tagen einen schönen, 7000 Tonnen großen, mit bester englischer Waleskohle beladenen, für sie selbst nach Hongkong bestimmten Dampfer in uneigennütziger Weise abtrat.

Damit waren wir zunächst reichlich mit bester Kohle versehen und unserer Sorgen bis auf weiteres enthoben. Der Kapitän unserer neuen Kohlenprise trug keine Bedenken, sich anzubieten, in deutsche Dienste zu treten und fuhr, „Rule Britannia“ pfeifend, auf seinem Schiff, das selbstverständlich als Kommandanten einen unserer Offiziere und eine Prisenbesatzung bekam, getreu und redlich fürderhin.

Inzwischen war es selbst der englischen Regierung klar geworden, daß die „Em-

den“ denn doch nicht ganz vertilgt war. Deswegen ordnete sie aufs neue an, daß Schiffsverkehr nicht mehr stattfinden dürfe. Unser Bleiben hatte daher in dieser Gegend keinen Zweck mehr. Der Kommandant beschloß deshalb, die entstehende Pause dadurch auszufüllen, daß wir der nun schon lange in See befindlichen „Emden“ etwas Pflege angedeihen ließen. Insbesondere war es notwendig, den stark bewachsenen Schiffsboden einer Reinigung zu unterziehen. So fuhren wir denn nach Süden.

IV
DER FLIEGENDE HOLLÄNDER



VIERTES KAPITEL

DER FLIEGENDE HOLLÄNDER

Es war uns bekannt, daß sechzehn feindliche Schiffe, und zwar Engländer, Franzosen, Russen und Japaner, hinter uns her waren. Nachrichten über die Stellung der Schiffe und Nachrichten darüber, um welche Schiffe es sich handelte, haben wir nie bekommen. Es konnte uns auch gleich sein, „Emden" war der kleinste und schwächste Kreuzer in Ostasien. Jeder Gegner, den wir trafen, war uns überlegen. Daß „Emden" ihre Rolle nicht mehr lange würde spielen können, war jedem an Bord klar. Viele Hunde sind nun mal des Hasen Tod. Selbst wenn wir mit einem feindlichen Kreuzer zusammentrafen, der nicht sehr stark überlegen war, so mußte das Gefecht der „Emden" doch derartige

Beschädigungen und einen so großen Personalausfall bringen, daß sie vom Schauplatz ihrer Taten abtreten mußte. Einen Hafen, wo wir hätten reparieren können, gab es für uns nicht. Die Personalausfälle waren überhaupt nicht zu ersetzen. Der Kommandant hatte diese Gesichtspunkte auch klipp und klar bei Beginn unserer Tätigkeit zum Ausdruck gebracht und darauf hingewiesen, daß es für „Emden" nur darauf ankam, bis zu ihrer sicher früher oder später eintretenden Vernichtung so viel als möglich Schaden zu tun.

Daß die Gegner stets um uns herum und teilweise dicht bei uns waren, konnten wir an ihrem Funkenverkehr erkennen. Wenn wir auch die Signale nicht entziffern konnten, weil sie in Geheimsprache gefunkt wurden, so konnten wir doch nach der Lautstärke des Verkehrs ungefähr schätzen, wie weit das funkende Schiff von uns

entfernt war. Damit war zwar für uns noch nicht viel gewonnen, denn der Gegner konnte an allen Seiten stehen. Irgendein Ausweichmanöver zu unternehmen, hatte gar keinen Zweck. Anstatt den Gegner zu vermeiden, konnten wir gerade dadurch auf ihn stoßen. Die Engländer haben viel davon gesprochen, daß nur ihre große Geschwindigkeit es der „Emden“ ermöglicht hätte, sich so lange zu halten. Das ist unrichtig. Ganz abgesehen davon, daß der bewachsene Boden gar nicht mehr gestattete, die Höchstgeschwindigkeit zu entwickeln, konnte „Emden“ doch im allgemeinen nie mehr als elf Seemeilen Fahrt laufen. Die Kohlenschiffe, die nicht schneller waren, mußten ja bei ihr bleiben. Auch hätte eine schnellere Fahrt gar keinen Nutzen gehabt. Einem Gegner, den wir mit elf Seemeilen Fahrt nicht trafen, konnten wir mit 20 Seemeilen Fahrt gerade

in die Arme laufen. Die ankommenden feindlichen Funkensignale ließen lediglich einen Schluß darauf zu, welcher Nation das betreffende Schiff angehörte. Denn die Engländer funkten anders als die Franzosen und diese wieder anders als die Japaner und diese wieder anders als die Russen, vorausgesetzt, daß letztere überhaupt imstande waren, mal zu funken.

Das Leben an Bord spielte sich fast so ab wie im Frieden. Lediglich nachts waren einige Ausguckposten mehr wach. Selbstverständlich waren bei Tage und bei Nacht Geschütze und Torpedos jederzeit verwendungsbereit.

Der Kommandant brachte den größten Teil seiner Zeit auf der Brücke zu. Dort waren an freien Stellen bequeme Stühle aufgestellt, so daß er oben schlafen konnte und doch jederzeit bereit war, wenn die Lage es erforderte. Bei Tage bildeten

Seekarten, Segelhandbücher und sonstige Nachrichten seine Hauptbeschäftigung. In stundenlangen, mühsamen Ausarbeitungen entstanden hier die Pläne, die zu der erfolgreichen Tätigkeit der „Emden" führten. Rührend war die Anhänglichkeit der Besatzung an den Kommandanten. Die Leute wußten ganz genau, was sie an ihrem Führer hatten, und waren stolz auf ihr Schiff, das er so erfolgreich führte. Singen und Lärmen hörte sofort auf, wenn gesagt wurde: „Der Kommandant ist müde." Ein aufmunterndes Wort des Kommandanten genügte, um bei Manövern wie Kohlenübernahme trotz schwierigster Verhältnisse und großer Müdigkeit der Leute erstaunliche Leistungen zu erzielen. Oft genug habe ich, wenn ich abends durchs Schiff ging, die Leute im Dunkeln über den Kommandanten reden hören: „Ja, unser Kommandant, der kann's fein!"

Das war so ungefähr der Inhalt der Unterredungen.

Das Leben in der Offiziersmesse spielte sich auch fast wie im Frieden ab. Die Aufenthaltsräume waren zwar nicht mehr so gemütlich. Alles Holzwerk war entfernt worden; Vorhänge und andere brennbare Gegenstände gab es nicht mehr. Munitionstransport und ähnliches gingen bei Tag und Nacht durch die Messe. Das im Wohnraum stehende Geschütz mußte jederzeit verwendungsbereit sein. Soweit die Offiziere nachts nicht zum Wachdienst auf einer Gefechtsstation beschäftigt waren, schliefen sie bei gutem Wetter in Hängematten auf der Hütte, bei schlechtem Wetter auf Matratzen und in Hängematten in der Offiziersmesse zusammen. Ausziehen gab es nicht mehr. Man mußte jederzeit dienstbereit sein.

Die angenehmsten Stunden waren immer

die, wenn die Zeitungen der gekaperten Schiffe gelesen werden konnten. Damit war die einzige Brücke zur Außenwelt gegeben. Wenngleich wir nur auf die englische Presse angewiesen waren, so konnte man sich doch ein ungefähres Bild aus den Lügennachrichten herauskonstruieren, besonders wenn man gewohnt war, schon längere Zeit mit Reuters Nachrichtenbureau zu arbeiten. Ein beruhigendes Gefühl war es uns, daß unser „fluchtartiger Rückzug" aus Frankreich in der Richtung nach Westen zu erfolgte. Auch ließen wir uns nicht sehr dadurch stören, daß die ungeheuren Verluste der deutschen Truppen, wenn man sie zusammenrechnete, zahlenmäßig die Gesamtsumme des gesamten deutschen Volkes bereits erheblich überschritten.

Unsere eigene Tätigkeit ersahen wir ebenfalls in englischem Licht durch die

indischen Zeitungen, und wir waren erstaunt, wie alles von den Engländern aufgefaßt wurde. Sie schienen das Ganze für Sport zu halten, rissen Witze über ihre eigenen zahlreichen Schiffe, die uns nicht fassen konnten, besprachen in komischer Weise die Beschießung des Öltanks von Madras, ernannten den Kommandanten zum Ehrenmitglied ihres ersten Klubs in Kalkutta und brachten eine ganze Reihe von „Emden"-Scherzen. Diese waren so gehalten, daß man sie eben nur einem so urteilslosen Volk wie den Engländern als bare Münze vorsetzen konnte. Es seien hier einige erzählt:

In einer indischen Zeitung erschien der Bericht eines Handelsdampferkapitäns, der mit der „Emden" zusammengetroffen sein wollte, ohne gefaßt worden zu sein. Allein schon aus der Tatsache, daß dieser Bericht geglaubt wurde, geht die Urteilslosigkeit

des englischen Leserpublikums deutlich hervor. Denn ein englischer Dampferkapitän, der die „Emden“ getroffen hatte, kam mit seinem Schiff nicht ohne weiteres wieder weg. Der Kapitän berichtete folgendes: Ich steuerte Sandhead Feuerschiff an bei Nacht, fand es aber nicht an seinem Platz; gleich darauf aber sah ich den Lotsendampfer, der mich mit seinem Scheinwerfer beleuchtete. (Zur Erklärung füge ich hinzu, daß dort unten die Lotsenschiffe häufig mit Scheinwerfern ausgerüstet sind, um nähernde Schiffe auf sich zu ziehen.) Ich fuhr mit meinem Dampfer auf das Lotsenfahrzeug los, war aber sehr erstaunt, daß ich gar nicht näher kam, sondern daß das Lotsenschiff, anstatt auf mich zuzukommen, vor mir weglief. Ich befahl meinem Maschinisten, die Feuer so hoch wie möglich zu treiben und die äusserste Kraft der Maschine zu entwickeln.

Trotzdem blieb der Abstand derselbe. Über dieses eigentümliche Manöver des Lotsen zerbrach ich mir den Kopf. Ehe ich ganz damit fertig war, wurde mein Erstaunen dadurch ins Ungemessene gesteigert, daß der Lotsendampfer plötzlich anfing, erst kleine und dann immer größere Kreise zu schlagen. Wie wild fuhr ich hinterher und versuchte, auf der Sehne des Kreises abzuschneiden, um näher zu kommen. Mein Signal mit der Dampfpfeife übte keine Wirkung aus. Auch gelang es mir nicht, den Lotsendampfer zu erreichen. Nachdem ich ungefähr eine halbe Stunde lang wie toll hinterher gefahren war, löschte der Lotsendampfer seinen Scheinwerfer und ließ mich mit dummem Gesicht sitzen. Ich habe dann später erfahren, daß dieser Lotsendampfer die „Emden“ war.

Soweit der Bericht dieses Kapitäns. Naiver Engel!

Einen weiteren Emdenscherz brachte die Kalkuttazeitung, indem sie schrieb: Bei der Regierung lief eines Tages ein dringender Funkspruch ein, der besagte, daß ein englischer Kreuzer von Singapore kommend, bei Verfolgung der „Emden" seine Kohlen bis auf den letzten Rest verbrannt hätte und jetzt, mit Schränken, Betten, Möbeln und sonstigen Gegenständen mühsam heizend, einen Hafen der indischen Küste ansteuerte. Er bat dringend um sofortige Übersendung von mehreren Tausend Tonnen Kohle in diesen Hafen. Die tätige und eifrige Regierung ergriff sofort energische Maßnahmen und gab an ihre unterhabende Stelle das Signal zur weiteren Veranlassung ab. Die unterhabende Stelle wollte es sich nehmen lassen, eifrigst am Wohle ihres Vaterlandes mitzuarbeiten und gab beschleunigt das Signal zur weiteren Veranlassung an ihre unterhabende

Stelle ab. Diese, von dem eifrigen Bestreben erfüllt, auch ihrerseits mal etwas zu tun, entschloß sich zur umgehenden Abgabe des inzwischen schon umfangreich gewordenen Schriftwechsels an eine Kohlenfirma. Letztere war in der Lage, ein Geschäft zu machen, und deswegen arbeitete sie wirklich. Hunderte und aber Hunderte von Kulis wurden gemietet, Berge von Kohlen in die schleunigst herbeigeholten Eisenbahnwagen gebracht; Tag und Nacht wurde angestrengt geschafft und gearbeitet. Bald rollte Zug auf Zug turmhoch mit den schwarzen Diamanten beladen mit der unerhörten Geschwindigkeit von etwa 40 Kilometer die Stunde dem Hafen zu. Dort waren inzwischen ebenfalls große Vorbereitungen getroffen worden, damit das Bekohlen des englischen Kriegsschiffes möglichst schnell vor sich gehen konnte. Durfte doch keine kostbare

Zeit verloren werden, um die „Emden“ zu fassen.

Aufs höchste erstaunt — und zwar angenehm — waren aber zunächst die Kulis, dann — weniger angenehm — das Eisenbahnpersonal, der Hafenkapitän und die Bewohner des Hafens, und durchaus unangenehm berührt fühlten sich Kohlenfirma und Regierung, als gar kein englischer Kreuzer erschien. Allmählich kam Licht in diese dunkle Angelegenheit. Die indische Regierung fand nach langem Nachdenken den Schlüssel. Der Funkspruch war von der „Emden“ aufgegeben! Woher diese allerdings den englischen Geheimcode haben sollte, nach dem das Telegramm gegeben war, das hat die Regierung ihren Lesern nicht verraten.

In dieser Art gab es eine ganze Anzahl sogenannter „Emdenscherze“. Es wurde an Bord dafür ein richtiggehendes Akten-

stück angelegt, das leider seinerzeit mitverloren gegangen ist.

Weitere Erheiterung brachten der Messe die Kriegskatzen. In Tsingtau hatte sich am letzten Tage an Bord eine Katze angefunden und fuhr mit. Dieser waren im späteren Verlauf der Reise eines Tages Mutterfreuden beschieden. Als ich in meiner Hängematte in der Messe liegend erwachte, sah ich folgende reizende Familienszene:

Schräg unter mir, den Schlaf des Gerechten auf einer Matratze an Deck schlafend, lag der Leutnant zur See Schall. Neben ihm, ebenfalls auf seiner Matratze, lag die alte Katze und 5 Junge dazu. Nachdem ich schnell noch die übrigen in der Nähe schlafenden Offiziere geweckt hatte, damit auch sie sich an dem Familienbildchen erfreuen konnten, wurde der Leutnant Schall gepurrt. Dieser teilte unsere Heiterkeit zunächst durchaus nicht, sondern

entfernte sich mit einigen grimmen Flüchen in den Waschraum. Die Kriegskatzen wurden in Gemäßheit des Staatsangehörigkeitsgesetzes als zur Messe gehörig anerkannt. An Stelle eines weggerissenen Sofas wurde ein kleiner Holzstall gebaut und ein Lager für die jungen Katzen errichtet. Dank der sorgsamen Pflege sämtlicher Offiziere und der dazugehörigen Burschen gediehen die kleinen Katzen vorzüglich. Bewundernswert war ihr Instinkt, der sie davor bewahrte, sich totzufressen. Nach kurzer Zeit waren die Kleinen so weit, Ausflüge in die Nähe ihres Lagers wagen zu können. Von da an konnte die Messe nur mit größter Vorsicht betreten werden, weil die kleinen Tiere gewöhnlich dort herumwimmelten, wo man seine Füße hinzusetzen pflegte. Besonders nachts war große Vorsicht geboten. Da nun die Rücksichtnahme auf die kleinen Gäste beinahe

dazu führte, die Schnelligkeit etwaiger nächtlicher Manöver zu beeinträchtigen, wurde der Lagerplatz abschließbar gemacht. Später, als die Tierchen größer geworden waren und sich zu niedlichen kleinen Geschöpfen entwickelt hatten, pflegten sie auf dem Nachmittagskaffeetisch herumzulaufen, wo sie die niedlichsten Balgereien aufführten. Das Umwerfen von Bildern auf meinem Schreibtisch und die Untersuchung meines Papierkorbs bildeten eine ihrer Lieblingsbeschäftigungen..

Um sie unterscheiden zu können, bekamen sie bunte Bänder um den Hals. Eines Tages sollte die Taufe stattfinden. Zu Paten wurden die gekaperten Dampfer ernannt. So sprangen denn ein kleiner Pontoporros, ein kleiner Lovat-Indus, eine kleine Cabinga und ein kleiner King Lud auf dem Tisch herum. Nur bei der letzten kleinen Katze machte die Namensgebung

einige Schwierigkeit. Diese war in ihrer körperlichen Entwickelung den anderen gegenüber zurückgeblieben. Den kleinen, schmächtigen Körper, der auf vier spindeldürren Beinchen wackelte, krönte ein unverhältnismäßig großer und breiter Schädel mit gewaltigen, töricht blickenden Glotzaugen. Da war der Name „Diplomat“ doch nicht angebracht. Den richtigen Namen erhielt das Tierchen von einem unserer Leutnants zugeteilt, der es den „kleinen Idioten“ taufte. Häufig waren die Kätzchen auch auf der Hütte im Sonnenschein mit Spielen beschäftigt. Das gesamte dienstfreie Offizierskorps gab sich dann mit Kinderwärterdiensten ab und verhinderte ein Überbordfallen. Trotzdem gelang es dem kleinen Idioten, eines Tages unserer Wachsamkeit einen Streich zu spielen. Als zum Nachmittagskaffee gerufen wurde, fehlte er und war trotz

eifrigsten Suchens nicht zu finden. Die Offiziere vom Katzen-Bewachungsdienst versicherten auf das bestimmteste, daß er ausserbords nicht gewandelt wäre. Trotzdem war und blieb er verschwunden. Tiefe Trauer herrschte darob, die aber in jubelnde Freude umschlug, als die abendliche Ronde bei der Überprüfung der hinteren 10.5 *cm*-Munitionskammer den kleinen Idioten friedlich schlafend auf einer Munitionsbüchse vorfand. Den Weg in die Kammer hatte er durch einen ungefähr 6 Meter hohen Sprung von der Hütte durch den Munitionsschacht nach unten gefunden. Für Menschenkinder in entsprechend zartem Alter dürften dergleichen Unternehmungen kaum empfehlenswert sein. Der kleine Idiot aber hatte nicht stark gelitten. Er schleifte seine linke Hinterhand einige Tage nach, und dann war der Schaden behoben.

Die kleinen Katzen waren nicht die einzigen Tiere, die der Krieg dem Schiff brachte. Wenn ein Meister vom Himmel gefallen und auf der „Emden“ gelandet wäre, hätte er sicher sein Erstaunen über dieses „Kriegsschiff“ nicht unterdrücken können. So hätte er vorne in der Nähe des Ausgusses friedlich grunzend ein bis zwei Schweine gefunden. Daneben blökten einige Schafe oder Hammel. Beim weiteren Gang nach hinten hätte er eine ganze Anzahl Tauben verjagt, die auf der Führungsschiene für den Munitionstransport saßen und jetzt in ihren am Schornstein angebrachten Schlag flüchteten. Auf seinem weiteren Wege wären Dutzende von Hühnern ängstlich gackernd um seine Beine geflogen, und das Gackern wäre vielleicht nur noch übertönt worden durch das laute Schnattern einer Schar Gänse, die auf einer großen Balje hinten vergebliche

Schwimmversuche anstellten und Salzwasser zu trinken versuchten. Wir hatten stets eine ganze Anzahl lebender Tiere von den gekaperten Schiffen an Bord, um der Verpflegung Abwechselung geben zu können. Lediglich als Zierstück diente eine kleine Zwergantilope, die mir eines Tages in der Vorbatterie begegnete. Wo die hergekommen ist, kann ich nicht angeben.

Sämtliche Tiere erfreuten sich der lebhaftesten Fürsorge unserer Mannschaft. Ich kann sogar den leisen Verdacht nicht unterdrücken, daß dem sehr starken Füttern der Schweine durch Essenreste der Leute der geheime Hintergedanke zugrunde lag, die Viehcher möglichst bald schlachtreif hochzumästen.

Die Mannschaft selbst hatte reichlich viel freie Zeit. Dienst wie im Frieden abzuhalten, war nicht angängig. Einmal beschäftigten der dauernd notwendige

Wachdienst und der Maschinendienst stets einen erheblichen Teil der Besatzung. Die übrigen mußten für die nicht vorauszusehenden Fälle des Krieges in frischer körperlicher Verfassung gehalten werden. Die Mannschaft schlief bei gutem Wetter größtenteils auf ihren Gefechtsstationen bei den Geschützen. Insbesondere mußte für gute und luftige Schlafplätze für das Maschinenpersonal gesorgt werden. Die teilweise außerordentlich große Hitze machte ein Schlafen in den eigentlich dafür vorgesehenen Räumen unmöglich. Deswegen wurden bestimmte Plätze an Deck abgeteilt und dort Vorrichtungen zum Aufhängen der Hängematten getroffen. So kam es, daß bei gutem Wetter man nachts an Deck ein regelrechtes „schlafendes Heer“ in den Hängematten leicht pendelnd vorfand.

Bei Tage wurde häufig die Kriegslage

erklärt, soweit sie bekannt war. Die Zeitungen wurden vorgelesen, die Privatbücher der Offiziere wanderten nach vorn, um den Leuten etwas Abwechselung zu geben.

Den Leuten die Kriegslage zu erklären, hatte ich mir selbst vorbehalten. Eine große Karte von Deutschland und den umliegenden Ländern war gezeichnet worden, auf der der Gang der Ereignisse zu Lande verfolgt werden konnte.

Es war für mich nicht ganz einfach, schlüssig zu werden, in welcher Weise ich den Leuten die Kriegslage schildern sollte. Wir waren nur auf englische Zeitungen angewiesen, die bekanntermaßen die unsinnigsten und entstelltesten Nachrichten brachten. Dauernde Vernichtungen von Armeen, vollkommene Auflösung überall, gänzlicher Zusammenbruch, Hungersnot, Revolution, Selbstmorde epidemischer Art

von Heerführern waren an der Tagesordnung. Der Kronprinz war gefallen, der Kaiser verwundet, Bayern hatte sich vom Reich losgelöst, und ähnlicher Blödsinn.

Ich hätte mir nun ein Bild aus den Zeitungsnachrichten machen und dies den Leuten vortragen können unter Vermeidung der allzu groben englischen Lügen. Denn es lag nahe, daß die Stimmung der Besatzung leiden würde, wenn aus der Heimat dauernd ungünstige Nachrichten kamen. Andererseits mußte ich mir sagen, daß der Inhalt der Zeitungen der Besatzung doch nicht unbekannt bleiben würde. Mein Bursche konnte die Zeitungen vielleicht in meiner Kammer lesen. Die Messeordonnanzen waren zugegen, wenn die Offiziere in der Messe die Zeitungen lasen, und hörten auch die Gespräche darüber. War dann zwischen meiner Darstellung, die ich den Leuten gab, und den Erzählungen der

Ordonnanzen ein großer Unterschied, dann mußte bei den Mannschaften der Gedanke hochkommen, ich beschönige absichtlich, die Lage wäre für Deutschland doch schlechter, als ich zugeben wollte. Das mußte auf jeden Fall vermieden werden. Deshalb sagte ich den Leuten gleich, ich würde die Zeitungen Wort für Wort vorlesen und mir nur vorbehalten, meinen Kommentar später zu geben.

Zur Charakterisierung des Verfahrens des Reuterbureaus *in puncto* Wahrheitsliebe kam mir das Telegramm sehr zustatten, das wir in den ersten Augusttagen in der Chinasee empfangen hatten. Es lautete: „Offiziell. ‚Emden' im Kampf mit Askold gesunken!"

Bei keinem meiner Leute konnte der geringste Zweifel darüber bestehen, daß dies zum mindesten stark übertrieben war, und ich konnte an Hand dieses Tele-

grammes darauf hinweisen, daß die übrigen Nachrichten ähnlich einzuschätzen wären.

Die Leute hatten sehr bald erfaßt, wie englische Berichterstattung zu bewerten ist.

Stürmische Heiterkeit erregte eine Karte von Deutschland, wo die Engländer das Fell des Bären bereits verteilt hatten. Auf dieser Karte reichte Frankreich bis zur Weser-Werra und zur bayerischen Grenze, Dänemark bis zur Linie Wismar, Wittenberge, Magdeburg, Hannover, Bremen. England hatte Oldenburg und Hannover übergeschluckt. Östlich der Elbe einschließlich Sachsens war bis auf weiteres Väterchens Reich. Bayern war selbständig. Vom Deutschen Reich blieb nur noch ein kleines Plätzchen, „Thüringen" benamst.

Seit dies bekannt war, trugen unsere Bayern und Thüringer die Köpfe besonders hoch. Erstere, weil sie sich als unentbehr-

lich auch vom Ausland anerkannt sahen, letztere, weil sie glaubten, der Angelpunkt des Reiches zu sein.

Was haben wir gelacht!!

Auf die Vorlesestunde freute sich die Mannschaft stets sehr. Wenn nach dem Kapern eines Dampfers wieder ein Pack Zeitungen an Bord kam, dann war während der nächsten Stunde in aller Augen zu lesen: Wann kommt's zur Vorlesung? Sonst nie vorkommende Streitigkeiten, wer Posten zu stehen habe, erhoben sich, weil keiner beim Vorlesen fehlen wollte. Und wenn dann der Pfiff: „Alle Mann unter die Back!" ertönte, wurde er stets von einem unartikulierten Freudengeheul begleitet, das aus dem Vorschiff nach achtern schallte.

Wenn dann die Zeitungen vorgelesen waren und ein möglichst einwandfreies Bild der tatsächlichen Kriegslage gegeben

worden war, erhob sich immer noch ein lebhaftes Fragen nach diesem oder jenem. Insbesondere nach den Geschwaderschiffen.

Der Sieg von Santa Marie, wo zum ersten Male seit über 100 Jahren ein englisches Geschwader von einem gleichwertigen Gegner vernichtend geschlagen wurde, erregte naturgemäß große Begeisterung. Jedermann wußte, daß das Schicksal der übrigen Geschwaderschiffe genau so gut besiegelt war wie das eigene. Darum war die Freude und der Stolz besonders groß, daß es unsern Panzerkreuzern noch vorher gelungen war, den ersten deutschen Geschwadersieg zur See und die erste Geschwaderniederlage der Engländer seit über 100 Jahren herbeizuführen.

Der Dienst bestand im allgemeinen aus Instandhaltungsarbeiten am Schiffskörper, an den Maschinen und der Bewaffnung. Um für die nötige Erfrischung zu sorgen,

waren aus alten Röhren an Deck zahlreiche Duschen errichtet. Dreimal täglich wurde die gesamte Besatzung unter die Duschen geholt, wo jeder so lange bleiben konnte, wie es ihm paßte.

Der Gesundheitszustand an Bord der „Emden“ war vorzüglich. Seit Verlassen Tsingtaus bis zum Gefecht hat es nicht einen einzigen Kranken gegeben. Am Nachmittag spielte die Schiffskapelle stets längere Zeit zu einem Ständchen auf. Die Leute saßen dann gemütlich vorn auf der Back, um die Musik herum, tanzten, rauchten oder sangen mit. Abends nach Dunkelheit fand sich gewöhnlich ein recht gut singender und starker Chor zusammen und sang alle möglichen und unmöglichen Lieder.

Die möglichen Lieder waren meistens unsere schönen deutschen Volkslieder, die wirklich gut gesungen wurden. Die un-



DIE EMDEN



möglichen Lieder waren oft selbst verfaßt. Es kam dabei scheinbar mehr auf Deutlichkeit des Ausdrucks als auf Rhythmus und Rheim an. Den Schluß aber bildete stets: „Die Wacht am Rhein“, die von allen an Deck befindlichen Leuten gesungen wurde.

Eine besondere Festlichkeit entstand jedesmal bei Verteilung der Beute. Aus den gekaperten Dampfern wurde immer grundsätzlich alles nur irgendwie Brauchbare an Bord genommen, insbesondere Eßsachen. So stapelten sich denn stets auf dem dafür festgesetzten Platz des Achterdecks hohe Berge von Konserven auf. Fässer mit leckerem Inhalt standen da. Würste und Schinken pendelten angebunden am Maschinenoberlicht. Berge von Schokolade und Konfitüren, Flaschen mit der Aufschrift: „Claret“ und „Cognac“ mit drei Sternen zierten den Was-

sergang. Lebende Inventarstücke wurden grunzend, quiekend, blökend, gackernd oder schnatternd in die dazu gehörige Behausung geschafft. Der Bottelier stand mit seinen Mannen bereit und führte die Liste. Wenn alles fertig war, ging es an die Verteilung. Die im großen Bogen herumstehende, rauchende und plaudernde Mannschaft hatte nach der Verteilung noch eine ganze Weile zu tun, die für sie bestimmten Leckerbissen nach vorn zu verstauen.

Um mit den zahlreichen Zufuhren entsprechend Schritt halten zu können, wurden Sondermahlzeiten eingelegt. Zum Kaffee gab es Schokolade oder Bonbons. Über 250000 Zigaretten harrten der Raucher, und wenn die Verteilung abends geschehen war, konnte man glauben, an Deck mehrere hundert Glühwürmchen flirren zu sehen. Englisches Mehl, das wir in großer Menge vorfanden, gab den Bäckern ausreichende

Beschäftigung. Es kam ein vorzügliches Brot zustande. Bei dem überreichlichen Zufluß an Nahrungsmitteln mußte im Gegensatz zum Frieden das Hauptaugenmerk der verantwortlichen Offiziere darauf gerichtet sein, nicht eine Unterernährung, sondern eine Überfütterung der Leute zu verhüten.

Daß außer den Eßsachen auch sonst noch allerhand nützliche und brauchbare Gegenstände an Bord kamen, ist unnötig zu erwähnen. Wenn ich auf einen gekaperten Dampfer ging, bekam ich jedesmal einen Wunschzettel mit. Es ist selten vorgekommen, daß Wünsche unerfüllt blieben. Selbst wenn sie sich auf so verzwickte Sachen wie Gewindebohrer, fein und grob, Lötlampen, Piassavabesen, Gummiplatten, Feilkloben, Blendlaternen, Eisenstäbe, Schamottesteine, Maschinenöl und ähnliches bezogen.

Die mit mir auf den Dampfer zum Herübernehmen der Sachen gehenden Leute konnten im allgemeinen am besten beurteilen, was die Mannschaft am liebsten haben wollte an Sachen, die vorhanden waren und nicht auf dem Wunschzettel standen. Hier konnte ich allerdings nicht alle Wünsche erfüllen. Ich mußte es ablehnen, Ölgemälde, große Spiegel, Kindertrommeln, lebende Pferde und dergleichen mit an Bord zu nehmen.

Wenn wir uns so manchmal unsere Gedanken machten, dann bedauerten wir aufrichtig unsere Verfolger, die wir so nahe bei uns wußten, und von denen wir uns sagen konnten, daß sie auf ihren wochenlangen Seetörns von Hartbrot und Cornedbeef leben mußten, denen Bier, Wein, Kognak, frische Eier, Hühnerbraten, saftiger Schinken, Schokolade, Bonbons und Zigaretten nur noch im Traume als Fata

Morgana vom letzten Hafenplatz her vorgegaukelt wurden.

So spielte sich unser Leben ab, während der sichere Tod ringsum lauerte, 16 Verfolger nutzlos ihre Kohle verbrannten und vergeblich sich ihr Hirn anstrengten, um uns zu fassen. Da, wie erwähnt, infolge Einstellung der feindlichen Handelsschifffahrt der Kommandant beschlossen hatte, „Emden“ instand zu setzen, insbesondere den Boden zu reinigen, fuhren wir mit südlichem Kurse aus dem Gebiet des Bengalischen Golfes heraus, und eines schönen Tages rauschte unser Anker zum erstenmal seit langer Zeit wieder in den Grund. Wir lagen im Hafen von Diego Garcia. Dies ist eine kleine, englische Insel, weit unten im südlichen Teil des Indischen Ozeans.

Kaum hatten wir geankert, als freudig an Land die englische Flagge gehißt wurde.

Ein Boot mit einem alten Engländer näherte sich uns. Glückstrahlend, wieder einmal andere Menschen zu sehen, und mit Geschenken, bestehend aus Fischen, Eiern, Gemüse usw., überladen, kam er an Bord. Er gab seiner lebhaften Freude darüber Ausdruck, zum erstenmal seit langen Jahren wieder die ihm lieben und teuren deutschen Vettern begrüßen zu können. Er sei immer zu gern mit Deutschen zusammengewesen, besonders mit den netten deutschen Kriegsschiffen. Das letzte Mal wären im Jahre 1889 die deutschen Fregatten „Bismarck“ und „Marie“ im Hafen gewesen. Um so größer sei seine Freude jetzt, uns hier zu sehen, und er hoffe, daß recht bald wieder einmal ein deutsches Kriegsschiff in Diego Garcia zu Anker gehen würde.

Zuerst waren wir über diese Begrüßung etwas erstaunt, obgleich wir ja von den

Engländern allerhand Eigentümlichkeiten gewohnt waren. Aber sehr bald erfuhren wir von unserem Gaste, daß Diego Garcia nur halbjährliche Postverbindung mit Mauritius hat. Deswegen wußten die Leute vom Krieg noch gar nichts. Uns kam es beileibe nicht darauf an, sie von den Schrecken der Gegenwart in Kenntnis zu setzen. Denn wozu? Vielleicht kamen wir ja noch mal hierher! Als unser Gast nun an Deck stand und anstatt des auf deutschen Kriegsschiffen üblichen blitzend weißen Decks eine übel zugerichtete, mit Ölflecken und Kohlenschmutz bedeckte und von Schrammen zerkratzte Fläche erblickte, als er sah, daß die Farbe unseres Maschinenoberlichts mehr schwarz als grau aussah, daß die Reeling an vielen Stellen abgerissen und zerbrochen war, daß vom Linoleum sich nur noch vereinzelte Stücke vorfanden, daß dicke, geflochtene Matten als Split-

terschutz vor den Kanonen hingen und zahlreiche Flecke an der Wand darauf hindeuteten, daß früher da einmal irgend etwas anderes gestanden hatte, als er sah, daß in unserer Messe keine Möbel mehr waren — da machte er doch ein etwas erstauntes Gesicht und fragte, warum das so wäre. Wir beruhigten ihn. Wir wären auf einer Weltreise begriffen. Da müßte man dergleichen Gegenstände zurücklassen und jeden Platz für Kohlen ausnutzen. Im übrigen flößten wir ihm so lange Whisky ein, bis er das Denken aufgab. Das fiel ihm nicht schwer. Mühsam nur brachte er noch eine Bitte zustande; wir möchten ihm doch sein seit einem halben Jahr streikendes Motorboot von einer üblen Panne befreien. Das wurde ihm zugesagt und auch ausgeführt.

Der Aufenthalt im Hafen wurde dazu benutzt, um das Schiff nach Möglichkeit

instand zu setzen, zu reinigen, den Boden abzukratzen und neu zu malen. Letzteres war natürlich nur unvollkommen ausführbar und geschah dadurch, daß das Schiff durch Hereinlassen von Wasser auf einer Seite in eine schräge Lage gebracht wurde. Der dann auf der anderen Seite austauchende Schiffsboden wurde von Booten aus bearbeitet.

Der Aufenthalt im Hafen gab auch zu Jagdfreuden Veranlassung. Um das Schiff herum trieben im Wasser zwei Gegenstände, die man zunächst für Ballen von über Bord geworfenem, schmutzigem Zeug hielt, bis auf einmal sich zeigte, daß die Gegenstände sich bewegten und an der Unterkante hell silberglänzend waren. Beim Näherkommen entpuppten sie sich als zwei enorm große Rochen. Ich schätze ihre Größe auf vier bis fünf Quadratmeter. Sie hatten ein großes, breites, hell glänzendes

Maul, womit sie hinter kleinen Fischen her waren. Schleunigst wurden Gewehre an Deck geholt und die Tiere beschossen. Dazu mußte man den günstigen Augenblick abwarten, wo sie mit der Oberfläche ihres Rückens etwas aus dem Wasser heraustauchten. Ein bei günstiger Gelegenheit abgegebener Schuß saß treffend in dem Rücken des einen Tieres. Es sprang heftig klatschend und sich wälzend etwa 20 bis 30 Zentimeter hoch und schlug mit seinen breiten Schwimmflossen stark hin und her, so daß Bewegungen entstanden, ähnelnd denen eines heftig mit den Flügeln schlagenden großen Vogels.

Es gelang uns leider nicht, das Tier zu bergen.

Selbstverständlich wurde die Zeit des Stillliegens auch zum Angeln benutzt. Überall aus den Seitenfenstern hingen die Angelschnüre, und reiche Beute brachte

der Hafen. Die witzigsten Formen kamen vor. Alle Farben waren vertreten. Rote, grüne, blaue Fische von breiten oder spitzen Formen, mit Augen oben und mit Augen unten, mit oder ohne Stachel. Alles Mögliche wurde an Bord gebracht. Der Arzt untersuchte stets die Beute, bevor sie gegessen werden durfte, da es nicht ausgeschlossen war, daß gewisse Fischarten giftig waren.

Auch Schlangen gab es. Leider wurde keine gefangen. Das waren Tiere von etwa zwei Meter Länge, hellgrün aussehend. Sie hatten die Eigentümlichkeit, aus dem Wasser herauszuspringen und dann, mit dem Schwanzende lebhaft hin und her peitschend, sich, oberhalb der Wasseroberfläche, fast senkrecht stehend, mit großer Geschwindigkeit fortzubewegen.

Das Idyll dauerte leider nur kurze Zeit. Bald war „Emden“ zu neuen Taten unter-

wegs. Die Gegend bei der Insel Minikoi lieferte noch zahlreiche Prisen.

In der Zwischenzeit war die Schiffahrt nämlich wieder in Gang gekommen. Besonders angenehm berührt waren wir davon, daß erneut die englische Admiralität uns einen prächtigen 7000 Tonnen großen mit vorzüglicher englischer Waleskohle beladenen Dampfer bescherte. Aber nach kurzer Zeit kam bei Minikoi nichts mehr vorbei. Entweder war die Schiffahrt wieder einmal eingestellt oder die Schiffe fuhren einen anderen Kurs. Es galt also, diesen ausfindig zu machen.

Wir suchten zunächst die Gegend nördlich von Minikoi ab. Und siehe da, nach kurzer Zeit trafen wir einen englischen Dampfer, dessen Kapitän nur die erstaunte Frage an uns richten konnte: „Sagen Sie mal, woher wissen Sie denn den neuen geheimen, von der Admiralität für Han-

delsschiffe vorgeschriebenen Kurs?“ Das war für uns das Zeichen, daß hier wohl noch mehr kommen würden. Und so geschah es. Hierbei machten wir zum zweiten Male die Bekanntschaft mit einer englischen Dame. Mir fiel gleich auf, wie gefaßt sie ihr Schicksal aufnahm. Sie ging ruhig plaudernd an Deck herum und verteilte Zigaretten und Schokolade unter unsere Mannschaft. Aus ihren Erzählungen ging allerdings hervor, daß ihr Störungen durch die „Emden“ nichts Neues waren. Zunächst war sie, auf der Reise von Hongkong nach Europa, in der Chinasee umgekehrt und hatte einige Wochen nutzlos in Hongkong warten müssen, weil man sagte, die „Emden“ wäre da. Daraufhin gelang es ihr, bis Singapore und darüber hinaus zu kommen. Hier wurde erneut ihr Schiff in den Abgangshafen zurückgerufen, weil die „Emden“ da war.

Nach einigen Wochen nutzlosen Wartens kam sie von Singapore bis nach Colombo, und auf der Weiterfahrt von Colombo machte sie nun endgültig unsere Bekanntschaft. Sie fuhr auf unserem Lumpensammler nach Indien zurück.

Das Kapern der Dampfer bei Nacht war für „Emden“ nicht immer leicht und für die Besatzung ziemlich anstrengend. Man konnte nie wissen, ob das sich nähernde Schiff nicht ein Kriegsschiff war. Sobald daher nicht ganz einwandfrei feststand, daß es sich um ein Handelsschiff handelte, mußten die Leute auf die Gefechtsstationen geholt werden. Es war auch damit zu rechnen, daß die Engländer ihre Handelsschiffe durch Kriegsschiffe begleiten ließen. Die Kriegsschiffe würden dann in einigem Abstand hinter den Handelsschiffen herfahren und, wenn „Emden“ ihre Aufmerksamkeit auf das Kapern des

Dampfers richtete, unerwartet über sie herfallen.

Einmal glaubten wir, es mit einem Kriegsschiff zu tun zu haben. Es war eine dunkle Nacht. Uns entgegen kam ein Schiff, das Lichter gesetzt hatte. Augenscheinlich ein Handelsschiff. Wir selbst, natürlich abgeblendet, näherten uns schräg von vorn. Als wir gerade im Begriff waren, aufzudrehen, um zu folgen, sahen wir hinter dem Schiff einen dunklen Körper. Das konnte ein abgeblendetes Kriegsschiff sein. Es ließ sich nicht ausmachen, um was es sich handelte. Also auf alles gefaßt sein.

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus, Torpedorohre fertig!“ Auf ihn drauf!

Beim Näherkommen zeigte es sich allerdings, daß unser Angriff nur einer Rauchfahne gegolten hatte, die der Dampfer zufällig an dieser Stelle ausgestoßen hatte,

und die bei der herrschenden Windstille auf dem Wasser hing.

Leider ließ es sich nicht vermeiden, daß wir in dieser Gegend auch mehrmals auf neutrale Schiffe stießen, die nach Untersuchung wieder laufengelassen werden mußten. Es handelte sich stets um Holländer.

Angenehm fiel es uns auf, daß die Holländer sich sachlicher benahmen als seinerzeit „Loredano“. Wir haben nie einen holländischen Funkspruch aufgefangen, der von der „Emden“ handelte. Andererseits aber konnten wir feststellen, daß die Holländer, um ihre Neutralität genau einzuhalten, ihren Schiffen verboten, mit Funkentelegraphie auch sonstige Kriegsnachrichten zu übermitteln. Wir haben ein Signal aufgefangen, wo ein englisches Schiff ein holländisches ersuchte, ihm Nachricht vom Kriege zu funken. Die

Antwort lautete: „Kriegsnachrichten dürfen bei uns nicht gefunkt werden!“

So trieb „Emden“ ihr Wesen in einem verhältnismäßig kleinen Meeresteil, gejagt von 16 stärkeren Verfolgern, und naturgemäß gebunden an die gewöhnlichen Dampferlinien. Denn nur dort waren Prisen zu erwarten.

Der Umstand, daß es trotzdem dem Gegner nicht gelang, uns zu fassen, und die Tatsache, daß „Emden“ blitzartig bald hier, bald da auftauchte, führte in den englisch-indischen Zeitungen zu der Annahme, daß es sich um mehrere deutsche Schiffe handelte, die sich alle nur denselben Namen beigelegt hatten, um zu täuschen.

Bald wurden wir auch gar nicht mehr „Emden“ genannt, sondern „Der fliegende Holländer“.



V

DIE FEUERTAUFE



Fünftes Kapitel

DIE FEUERTAUFE

Handelsschiffe blieben wieder einmal aus, und da die „Emden“ ja gerade erst instand gesetzt war, mußte eine andere zweckmäßige Ausfüllung der entstehenden Pause gefunden werden. Der Kommandant ging dabei von der Überlegung aus, daß unsere Gegner außer Colombo und Singapore noch einen Stützpunkt haben müßten, wo sie Kohlen nehmen, sich verproviantieren und erholen konnten. Als solcher kam in erster Linie der Hafen von Penang in Betracht. Aus Zeitungsnachrichten war zu schließen, daß insbesondere die französischen Panzerkreuzer „Montcalm“ und „Dupleix“ sich dort öfters aufhielten. Diese oder andere Schiffe wollte der Kommandant in ihrem Hafen angreifen.

Die Nacht vom 27. zum 28. Oktober fand die „Emden“ mit hoher Fahrt vor Penang Kurs auf den Hafen. Der Kommandant wollte mit dem ersten Morgengrauen einlaufen. Die Navigation bei Nacht selbst ist in dem engen Hafenschlauch zu schwierig. Auch pflegt bei beginnendem Morgen die Müdigkeit sich am meisten zu zeigen, und eine Überraschung hat die beste Aussicht auf Erfolg. Auf „Emden“ wurde rechtzeitig die gesamte Besatzung geweckt. Das Schiff wurde in den äußersten Klarschiffzustand, d. h. in das höchste Maß kriegerischer Bereitschaft, gebracht. Die Leute bekamen noch ein reichliches warmes Frühstück. Es wurden reine Wäsche und reine Anzüge angezogen, um bei Verwundungen Infektionen möglichst zu verhüten.

Tadellos abgeblendet, rauchlos fahrend, jedermann auf seinem Posten, näherte sich

das Schiff dem feindlichen Hafen. Es war kurz vor Sonnenaufgang. Die Nacht war dunkel. Aber mit dem Erscheinen der Sonne herrscht in den südlichen Breiten sofort Tageshelligkeit. Einzelne harmlose Fischerboote wurden im Dunkel der Nacht in der Nähe des Hafens ganz dicht passiert und entgingen nur durch die gespannte Aufmerksamkeit des wachthabenden Offiziers, der rechtzeitig auswich, dem Überfahrenwerden.

Dicht vor dem Hafeneingang erschien ferner sekundenlang, blitzartig verschwindend, an unserer Backbordseite ein helles, weißes Licht. Es war mit Sicherheit ein elektrisches Licht, scheinbar also irgendein Vorposten- oder Wachboot. Das Schiff selbst haben wir nicht gesehen. Aber seine Anwesenheit deutete daraufhin, daß Kriegsschiffe im Hafen waren. Auf „Emden“ war selbstverständlich der vierte

Schornstein, der schon mehrmals gute Dienste getan hatte, gesetzt.

Als unser Schiff auf die innere Reede von Penang kam, huschten die ersten zuckenden Streifen des kommenden Tageslichts über die hohen, dunklen Berge des Landes. Wir kamen gerade zur rechten Zeit. In der ganz kurz nur herrschenden Dämmerung sahen wir im Hafen eine große Anzahl Schiffe liegen. Scheinbar nur Handelsschiffe. So sehr wir auch unsere Augen anstrengten, nichts Kriegsschiffähnliches war zu sehen. Schon fürchteten wir, einen Fehlschlag getan zu haben, als auf einmal in der Masse der nicht abgeblendeten Handelsschiffe ein dunkles, abgeblendetes Etwas sichtbar wurde. Allem Augenschein nach ein Kriegsschiff. Nach wenigen Minuten waren wir dicht genug heran, um mit Bestimmtheit feststellen zu können, daß es irgendein Kriegsfahr-

zeug war. Plötzlich erschienen an der abgeblendet daliegenden dunklen Masse in gleichmäßigem Abstand voneinander drei weiße Lichter. Der este Gedanke war: das sind die Hecklaternen von drei nebeneinander festgemachten Zerstörern. Bald aber zeigte es sich, daß diese Annahme nicht zutraf. Der jetzt allmählich sichtbar werdende Schiffskörper war für Zerstörer zu groß. Leider drehte uns das feindliche Schiff, auf dem Strome liegend, sein Heck zu, so daß keine Silhouette entstand. Erst als „Emden" auf ungefähr 200 Meter Abstand, hinter dem Heck des Schiffes passierend, in eine seitliche Stellung zu dem Gegner kam, erkannten wir mit Sicherheit „Schemtschuk". Auf diesem herrschte eitel Ruhe und Frieden. Alles war angestrengt beim Schlafen. Wir waren so dicht heran, daß in dem kommenden Morgengrauen der russische

Kreuzer deutlich zu erkennen war. Kein Offizier der Wache, kein Wachtposten, kein Signalpersonal war zu sehen. Auf 200 Meter Abstand flitzte unser erster Torpedo aus dem Steuerbordbreitseitrohr, und gleichzeitig hagelten unsere Breitseiten in das Vorschiff des „Schemtschuk", da hinein, wo die Mannschaft schlief. Der Torpedo traf den feindlichen Kreuzer im Achterschiff. Man sah deutlich, welch ein Ruck durch das getroffene Schiff ging. Es wurde hinten etwa ein viertel bis ein halbes Meter hochgeschleudert, um gleich darauf langsam mit dem Heck zu sinken. Jetzt wurde es auf dem Russen lebendig. Die Türen, die von den Offiziersräumen auf Deck führen, wurden aufgerissen. Zahlreiche Offiziere kamen gelaufen, schienen aber den Weg auf ihre Gefechtsstationen nur mangelhaft zu kennen. Sie sprangen nämlich, ohne sich lange zu

besinnen, hinten beim Flaggstock über Bord. Ihnen folgte eine ganze Reihe Matrosen. Scheinbar die Burschen, die mit ihren Herren durch dick und dünn gingen.

Inzwischen hatte unser aus allernächster Entfernung abgegebenes Artillerie-Schnellfeuer auf „Schemtschuk“ verheerend gewirkt. „Emden“ fuhr auf 400 Meter Abstand von Bord zu Bord mit geringer Fahrt an dem feindlichen Kreuzer vorbei. Die Breitseiten hagelten nur so. Nach wenigen Minuten war das Vorschiff zersiebt. Im innern fraßen schwelende Brände. Durch die großen Löcher in der Bordwand konnte man durch das Schiff hindurchsehen. Schlag auf Schlag saßen die Granaten. Wenn sie auftrafen, gab es einen scharfen und hellen Blitz. Dann war es für Sekunden, als wenn feurige Reifen in schneller Drehung um die Auftreffstellen herumkreisten,

bis der gleich darauf aus dem Innern des getroffenen Schiffes hervorquellende Qualm und Rauch die metergroßen Löcher in der Bordwand füllte. Ich habe keinen Mann aus dem Vorschiff des „Schemtschuk" herauskommen sehen.

Mittlerweile wurde „Emden" von drei Seiten beschossen. Woher die Geschosse kamen, wußten wir nicht. Wir hörten nur das Pfeifen der Granaten und sahen die Aufschläge auf den Handelsdampfern, die um uns herum lagen. Auch „Schemtschuk" raffte sich auf und eröffnete das Feuer. Da sein Kaliber unserem überlegen war, konnten Treffer für uns verderblich werden. Wenn „Emden" vielleicht auch nicht außer Gefecht gesetzt worden wäre, so konnten doch so große Beschädigungen entstehen, daß unser Schiff, dem keinerlei Möglichkeit auszubessern zur Verfügung stand, in seiner Tätigkeit gelähmt worden wäre.

Der Kommandant befahl deshalb, einen zweiten Torpedo zu feuern.

„Emden“ hatte in der Zwischenzeit den „Schemtschuk“ passiert, mit Maschinenmanöver nach Backbord herumgedreht und lief aufs neue an dem Gegner vorbei. Auf 400 Meter Schußstand verließ der zweite Torpedo das Rohr. Es war inzwischen schon so hell geworden, daß man deutlich die quirlende Blasenbahn des Geschosses sehen konnte. Nach wenigen Sekunden erfolgte eine ungeheure Detonation in der Höhe der Kommandobrücke des russischen Schiffes. Eine riesige schwarze Kohlenwolke vermischt mit grauem Rauch und weißem Dampf und Wasserstaub erhob sich etwa 150 Meter hoch. Losgerissene Teile des Schiffes flogen in der Luft herum. Man sah, wie der Kreuzer in der Mitte auseinanderbrach. Bug und Heck schnitten unter. Dann deckte die Sprengwolke

alles zu, und als sie sich nach etwa 10–15 Sekunden gesenkt hatte, war von dem Kreuzer nichts mehr zu sehen außer dem Flaggenknopf seines Mastes.

Zahlreiche Trümmerstücke und schwimmende Leute trieben auf der Stelle des Untergangs herum. Um die Schwimmer brauchte „Emden" sich nicht zu kümmern. Es waren zahlreiche Fischerboote in der Nähe, die auf die Unfallstelle zuhielten, um die Leute zu bergen.

Das Schießen hatte mittlerweile aufgehört. Auch von den beiden anderen Stellen, die uns beschossen hatten, fiel kein Schuß mehr. Es war auch nicht festzustellen, von wo aus geschossen worden war.

Plötzlich sahen wir im Innenhafen, von Handelsdampfern halb verdeckt, das französische Kanonenboot „D'Iberville" vor Anker liegen. Das mußte eine der Stellen

sein, die auf uns gefeuert hatten. Gerade als der Kommandant befahl, nach Backbord zu drehen, um, an dem Wrack des „Schemtschuk“ vorbeifahrend, der „D’Iberville“ zu Leibe zu gehen, wird durch den Ausguckposten ein von See her einlaufender feindlicher Zerstörer gemeldet. Der durfte uns hier in der Enge des Hafens nicht fassen. Ein Manöver zum Ausweichen vor seinem Torpedoschuß war hier unmöglich. Deswegen jagte der Kommandant mit äußerster Kraft auf den Zerstörer zu, um in dem breiteren Teil des äußeren Hafens auf ihn zu stoßen. Wir sahen das Fahrzeug deutlich auf uns zukommen. Eine hohe spitze Back mit niedrigem, breitem Schornstein dahinter, Kurs vierkant auf uns zu mit hoher Fahrt. Es war der typische Anblick eines der großen englischen Zerstörer.

Auf 4000 Meter sausten die ersten

Granaten ihm entgegen. Dicht um ihn herum erhoben sich die durch den Aufprall der Geschosse erzeugten hohen Wassersäulen. Da dreht das Fahrzeug hart nach Steuerbord ab. Es zeigt sich, daß es ein nur mäßig großer englischer Regierungsdampfer ist. Die Strahlenbrechung, die sich in tropischen Gegenden gerade beim Sonnenaufgang besonders stark bemerkbar macht, hatte das Fahrzeug soweit auseinandergezerrt, daß es wie ein Zerstörer ausgesehen hatte. Das Feuer wurde nun eingestellt.

Im Begriff wieder umzudrehen und der „D'Iberville" zum zweitenmal auf den Pelz zu rücken, wird von außen einlaufend ein weiteres großes Schiff gemeldet. Auf dieses stieß der Kommandant zu. Schon auf mäßig weite Entfernung zeigte es sich, daß es ein Handelsdampfer war. Der Kommandant beschloß, diesen zunächst zu

kapern. Die „D'Iberville“ lief uns ja nicht weg. Unser Kutter flog zu Wasser. Der Dampfer bekam die bekannten Signale: Stoppen Sie, ich schicke ein Boot! Doch kaum war unser Kutter längsseit des Dampfers, als erneut von draußen hereinsteuernd ein Kriegsfahrzeug gesehen wurde. Deswegen wurde der Kutter zurückgerufen, wieder eingesetzt und auf den neuen Gegner zugefahren.

Die Strahlenbrechung war an diesem Morgen ganz außerordentlich groß. Das sich nähernde Schiff veränderte alle Augenblicke seine Form. Zuerst sah es aus wie ein großes schwarzes Schiff mit Schornsteinen vorn und hinten. Also zweifellos ein Kriegsschiff. Dann auf einmal schrumpfte es zusammen. Die Schornsteine verschwanden zur Hälfte, und es sah aus, als ob es ein grau bemaltes Handelsschiff wäre, mit schwarzen Ringen um

die Schornsteine. Wenige Minuten später sah das Fahrzeug wieder anders aus. Es war kleiner geworden, ganz schwarz und hatte zwei Schornsteine. Daraus schlossen wir, daß es auf jeden Fall ein Kriegsschiff, wahrscheinlich ein französischer Torpedobootszerstörer war. Zunächst also auf ihn drauf!

„Emden" führte um diese Zeit noch keine Flagge. Das entgegenkommende Fahrzeug auch nicht. Auf etwa 6000 Meter ging bei dem uns entgegenlaufenden Schiff die Trikolore hoch. Also ein Franzose! Er kam vierkant auf uns zugefahren und schien sich durchaus im unklaren zu sein, wer wir waren. Was ihn zu seinem Verhalten bewog, ist mir unerklärlich. Er mußte das Schießen und die Detonation unserer Torpedos gehört haben und mußte also annehmen, daß der kurz nach diesen Vorgängen aus dem Hafen

auslaufende Kreuzer zum mindesten verdächtig war. Trotzdem behielt er seinen Kurs auf uns bei. Auf 4000 Meter Schußentfernung gingen bei uns die Gefechtsflaggen hoch. „Emden“ drehte leicht nach Backbord, zeigte dem Gegner die Breitseite und die erste Salve sauste ihm entgegen. Jetzt merkte der Franzose, wen er vor sich hatte. Er drehte hart nach Backbord ab, nahm höchste Fahrt auf und versuchte zu entfliehen. Zu spät! Die dritte Salve der „Emden“ saß mit 5 Treffern in seinem Achterschiff. Eine Explosion, scheinbar hochgehende Munition, eine große Wolke von schwarzem Kohlenstaub und weißem Dampf hüllte das ganze Achterschiff ein. Trotz seiner aussichtslosen Lage muß man es dem Franzosen lassen, daß er sich energisch zur Wehr setzte. Zwei Torpedos wurden auf die „Emden“ geschossen, und das Buggeschütz des Zer-

störers eröffnete das Feuer auf uns. Die Torpedos erreichten ihr Ziel nicht, weil „Emden“ sich außerhalb Torpedoschußweite hielt. Sie kamen etwa 900 Meter von unserer Steuerbordseite entfernt hoch. Auch das Geschütz schoß nur wenige Schuß, dann war es von dem Hagel unserer Granaten zum Schweigen gebracht. Mast, Schornstein, vorderer Turm, Aufbauten, Ventilatoren, alles war auf dem Franzosen über Bord geschossen. Wenige Minuten noch, und er war gesunken. Es war der französische Zerstörer „Mousquet“.

Der Kommandant hielt jetzt auf die Stelle zu, wo das Fahrzeug verschwunden war. Beide Kutter wurden ausgesetzt, um die überlebenden Schwimmer aufzunehmen. Diese trieben, an Balken sich festhaltend oder mit Schwimmwesten versehen, in großer Anzahl im Wasser herum und waren auf eine lange Strecke verteilt.

Ein Zeichen dafür, daß die ersten Leute schon im Anfang des Gefechts über Bord gesprungen sein müssen. In den Emdenkuttern befanden sich Ärzte und Verbandsmaterial so gut es ging. Als die Kutter sich den schwimmenden Franzosen näherten, bot sich das merkwürdige Schauspiel, daß diese vor unseren Rettungsbooten Reißaus zu nehmen versuchten. Die Entfernung nach Land war so groß, daß ein Anlandschwimmen für die Leute ausgeschlossen war. Die Gründe, die sie bewogen, vor unseren Booten zu flüchten, wurden erst später klar. Drei und dreißig Franzosen, teilweise verwundet, und einen verwundeten Offizier nahmen wir auf. Dank dem Umstande, daß wir Ärzte bereits mit den Kuttern mitgeschickt hatten, kamen Zweidrittel der Verwundeten schon sachgemäß verbunden, geschient und in Transporthängematten gelagert, an Bord.

Inzwischen näherte sich, aus dem Hafen herauskommend, ein zweites französisches Torpedoboot. Für „Emden“ war es notwendig, jetzt wegzugehen. Die Wahrscheinlichkeit lag nahe, daß noch andere Streitkräfte der Engländer und Franzosen in der Nähe waren. Für die ungeschützte „Emden“ war es geboten, ein Taggefecht mit überlegenen Streitkräften zu vermeiden. Deswegen wurde mit hoher Fahrt nach Westen in See zu abgelaufen. Der französische Torpedobootsjäger folgte uns eine Zeitlang, kam aber in einer Regenbö aus Sicht und wurde nicht wieder gesehen. Unsere Absicht, den Zerstörer hinter uns her weit in See zu ziehen, dann umzudrehen und ihn zu erledigen, war damit vereitelt.

Die verwundeten und gefangenen Franzosen wurden bei uns an Bord aufs beste untergebracht. Die Verletzten fanden Auf-

nahme und Pflege im Lazarett. Für die Unverletzten wurde an Steuerbordseite auf dem Mitteldeck neben dem Maschinenoberlicht ein großes, festes Haus aus Holz und Segeltuch errichtet. Wir hatten unter unseren Leuten zwei fließend Französisch sprechende Matrosen. Diese wurden von jedem anderen Dienst befreit und den Verwundeten im Lazarett und den übrigen Gefangenen als Dolmetscher zur Verfügung gestellt. Bänke und Tische wurden schnell gezimmert. Unsere Leute gaben den Gefangenen, die meistens ohne Anzüge an Bord gekommen waren, bereitwilligst und freiwillig von ihren Kleidern ab, trotzdem sie selbst nicht viel mehr hatten. Die Gefangenen bekamen zu essen, zu trinken und zu rauchen. Sie wurden in ihrer Bewegungsfreiheit so wenig wie möglich gestört.

Als ich die Franzosen fragte, warum

sie vor unseren Rettungskuttern weggeschwommen wären, gaben sie zur Antwort: „In unseren Zeitungen hat gestanden, daß die Deutschen alle Gefangenen massakrieren. Es war uns daher lieber, zu ertrinken, als abgeschlachtet zu werden. Dasselbe wie die Zeitungen haben auch die Offiziere gesagt."

Als wir weiter fragten, wie es gekommen wäre, daß sie in der Nacht vor Penang die „Emden" vorbeigelassen hätten, sagten sie, sie hätten die „Emden" wohl gesehen. Aber da sie vier Schornsteine hatte, hätten sie das Schiff für den englischen Kreuzer „Yarmouth" gehalten und nichts veranlaßt. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist also das weiße Licht, das in der Nacht vor Penang gesichtet wurde, der französische Torpedobootszerstörer gewesen. Von ihrem Kommandanten erzählten die Franzosen, daß ihm von einer Granate beide Beine abge-

schossen worden wären. Er hätte gerettet werden können, band sich aber auf der Kommandobrücke fest, um mit dem Boot unterzugehen, weil er die Schande nicht überleben wollte, daß ein Teil seiner Besatzung gleich im Anfang des Gefechtes, um sich zu retten, über Bord gesprungen war. Hut ab vor solchem Offizier!

Unter den Verletzten befanden sich drei sehr schwer Verwundete. Rettung war ausgeschlossen. Der eine starb schon am ersten Abend, die beiden anderen am folgenden Tage.

Der erste Tote wurde noch am Abend nach Seemannsbrauch in Segeltuch eingenäht, mit Gewichten beschwert und auf dem Steuerbord-Achterdeck aufgebahrt. Über den Leichnam wurde die französische Kriegsflagge gedeckt. Ein Posten stand die Nacht dort Wache. Am nächsten Morgen wurde der Tote am Steuerbord-

Fallreep über Bord gesetzt. Dazu wurde das Schiff gestoppt. Eine Division unserer Besatzung nahm im Paradeanzug an der Feierlichkeit teil. Sämtliche unverwundeten Franzosen waren zugegen. Eine Ehrenwache mit Gewehren, kommandiert von einem Offizier, wurde gestellt. Sämtliche deutschen Offiziere waren im Dienstanzug mit Orden zur Stelle. Der Kommandant hielt auf französisch eine Ansprache. In dieser wies er darauf hin, daß der Tote im Dienste seines Vaterlandes ehrenvoll gestorben wäre und daß ihm auch seine Feinde die Achtung nicht versagten. Hierauf folgte ein Gebet, und zwar, dem Bekenntnis des Gefallenen entsprechend, nach unserem katholischen Gebetbuch. Als der Leichnam mit der französischen Flagge zu Wasser gelassen wurde, präsentierte die Ehrenwache und feuerte darauf drei Ehrensalven über

das Grab. Die Offiziere standen grüßend am Fallreep. Unter denselben Feierlichkeiten wurden am nächsten Tage die beiden andern Verstorbenen über Bord gesetzt.

Nach einigen Tagen bot sich Gelegenheit, die Franzosen auf einen englischen Dampfer mit neutraler Ladung, dessen Zerstörung für uns keinen Zweck hatte, abzusetzen. Als den Leuten gesagt wurde, daß sie von Bord gebracht würden, kamen die beiden ältesten Unteroffiziere und baten, den Kommandanten sprechen zu dürfen. Sie sagten ihm ihren Dank und den Dank ihrer Kameraden für die gütige und menschliche Behandlung und Aufnahme, die ihnen an Bord zuteil geworden wäre. Sie wüßten jetzt, daß das, was ihre Zeitungen über die Deutschen brächten, nur Lügen wären, und sie würden alles tun, wenn sie nach Hause kämen, um die

Wahrheit zu verbreiten. Dasselbe sagten die beiden Unteroffiziere auch zu mir.

Der schwerverwundete Offizier bat sich, als er von Bord gebracht wurde, ein Mützenband von der „Emden“ aus. Er sagte dabei, er möchte unter allen Umständen ein Erinnerungszeichen an das Schiff haben, dessen Offiziere und Besatzung sich gegen einen unterlegenen Gegner und gegen Verwundete so ritterlich und menschlich schön benommen hätten.

Der Dampfer erhielt von uns noch eine ganze Menge ärztlicher Hilfsmittel, um die Verwundeten sachgemäß pflegen zu können. Dann bekam er Anweisung, nach Sabang zu fahren und die Franzosen dort abzusetzen. In Sabang war das nächste Lazarett. Wir lasen später in Zeitungen, daß der verwundete Offizier dort leider verstorben ist.

Die Engländer haben über das Gefecht

bei Penang die unsinnigsten Angaben gemacht. So haben sie geschrieben, daß „Emden“ sich unter englischer Flagge genähert habe und deswegen verkannt worden sei. Auch sei sie durch die Südeinfahrt in den Hafen gekommen und habe ihn durch die Nordeinfahrt wieder verlassen. Die Angaben sind völlig erfunden und erlogen. Erstens hat „Emden“ nie eine englische Flagge geführt, zweitens war es Nacht, als „Emden“ einlief. Das Führen einer Flagge hätte also gar keinen Zweck gehabt. Die Südeinfahrt nach Penang ist außerdem so flach, daß „Emden“ gar nicht durchfahren konnte. Das einzige, was ich von dem englischen Bericht gelten lasse, sind die Worte, die er unserem Kommandanten widmet, als er die Aufnahme der Franzosen nach dem Untergang des „Mousquet“ schildert. Er schreibt dazu wörtlich:

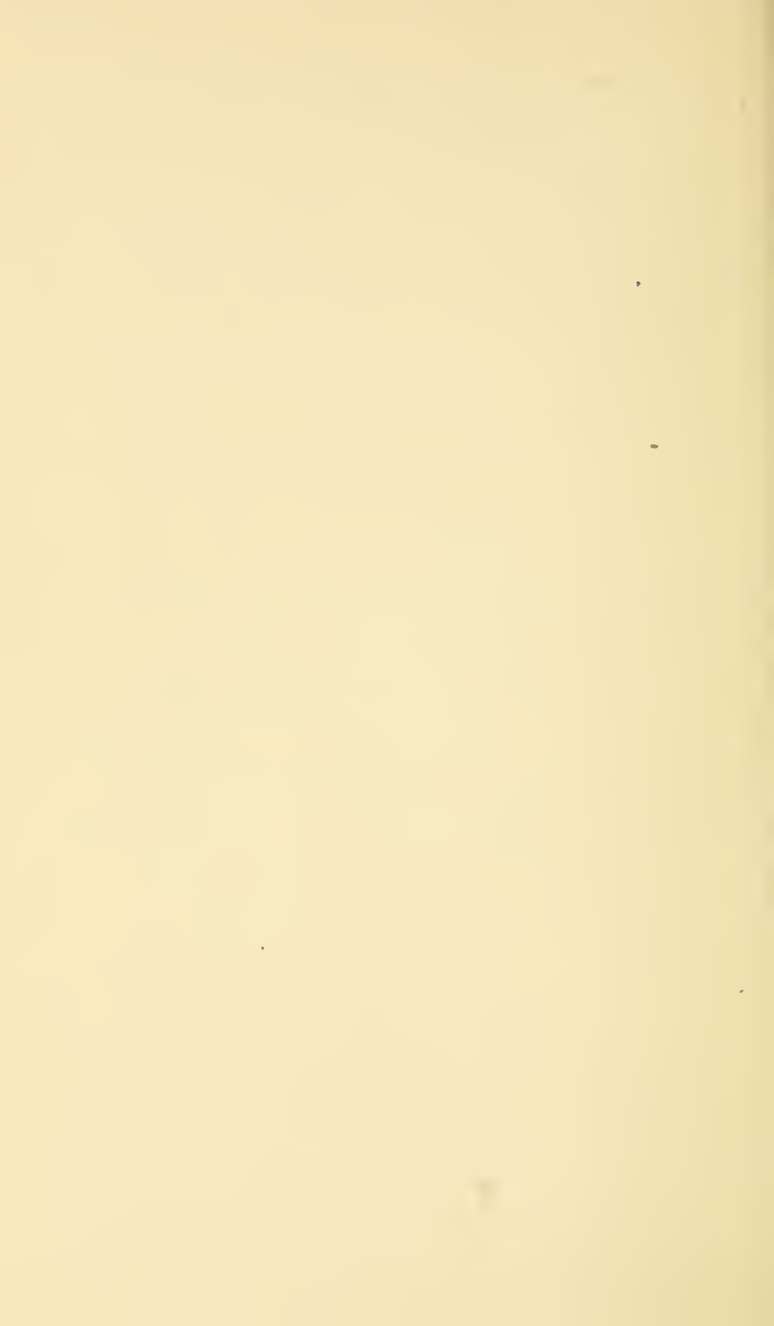
„Hier zeigte sich wiederum die Ritter-

lichkeit des Kommandanten der ‚Emden', wie er sie schon so oft während seiner meteorenhaften kriegerischen Laufbahn bewiesen hatte. Da die französischen Torpedoboote jeden Augenblick herauskommen konnten, war jede Sekunde für ihn von unermeßlichem Werte. Aber ohne sich um die Gefahr auch nur einen Augenblick zu kümmern, läßt er stoppen, setzt Boote aus und fischt die Überlebenden des „Mousquet" auf, bevor er seinen Weg fortsetzt, wie der Ausdruck lautet: *He played the game.*"

Und ferner lasse ich noch folgende Worte gelten: „So endete dieses Gefecht, das in der Geschichte fortleben wird als Beweis für die Möglichkeit, daß zwei Schiffe von ungefähr gleichem Gefechtswert sich bei Tageslicht und bei denkbar kürzester Entfernung ein Gefecht liefern können, ohne sich b e i d e gegenseitig zu vernichten.

Einen Vorfall wie den gestrigen haben die meisten Marineschriftsteller als unmöglich bezeichnet oder als Selbstmord erklärt.“

Der Berichterstatter hat allerdings wohl mit anderen Leuten gerechnet als mit Männern vom Schlage unseres Kommandanten.



VI

UNSER TÄGLICH BROT



Sechstes Kapitel

UNSER TÄGLICH BROT

Lebensfrage für unser Schiff war die Versorgung mit Kohle. Auf unserer Fahrt von Tsingtau nach Süden und in den Indischen Ozean hinein begleitete uns getreulich der Kohlendampfer „Markomannia“. Aber dessen Vorräte waren bei unserer Ankunft im Indischen Ozean nahezu erschöpft. Einen Hafen konnten wir zum Kohlennehmen nicht anlaufen. Wir mußten uns deshalb unser tägliches Brot verdienen. Nun hatten wir zwar das Glück, gerade als erste Prise den Kohlendampfer „Pontoporros“ zu erwischen, der uns ja einige tausend Tonnen Kohlen brachte. Doch, wie schon früher erwähnt, war die Kohle so minderwertig, daß sie für uns nur als äußerster Notbehelf in Betracht kam. Wir

haben die „Pontoporros“ kohle einige Zeit gefahren. Ein hoher, schwarzer, verräterischer Rauchberg stand dann stets über unserem Schiff. Die Kessel verschmutzten stark und litten in ihrer Leistungsfähigkeit. Das ganze Deck war immer mit einem feinen Regen unverbrannter oder ausgeglühter Kohlenstückchen bedeckt. Durch alle Ritzen und in alle Fenster hinein drang der schmierige Kohlenstaub. Kurzum, jeder sehnte sich nach besserer Kohle.

Unsere Freude, mehrere Tausend Tonnen vorzüglicher Waleskohle zu kapern, war größer, als wenn es sich um einen Golddampfer gehandelt hätte.

Auf „Emden“ wurde häufig gekohlt. Wir mußten, wenn das Schiff in ein Gefecht kam, viel Kohle an Bord haben. Die Kohlenvorräte durften daher nie unter ein gewisses Maß heruntergehen. So wurde

denn die Kohlenübernahme richtig zu unserem täglichen Brot.

Für die Mannschaft war das Kohlen keine leichte und angenehme Beschäftigung. Die Tropenhitze machte sich stark bemerkbar. Insbesondere in den Bunkern, wo die Heizer die Kohle trimmen mußten, war die Temperatur oft unerträglich. Allerdings war während des Kohlens die Bekleidung äußerst leicht. Das sogenannte Kohlenpäckchen, ein alter und schlechter Anzug, den man nur zum Kohlen anzieht, war infolge des häufigen Dauerkohlens sehr bald hin. Weitere Anzüge konnten für diesen Zweck nicht geopfert werden. Die Hosen, die anfangs lang gewesen waren, scheuerten sich an den Waden und den Knien sehr bald durch. Nach einiger Zeit waren aus langen Hosen kurze geworden, etwas später aus den kurzen Hosen Badehosen und noch einige Zeit

später — — — — doch davon will ich nicht reden! Im übrigen verdeckte der Kohlenschmutz ja alles.

Wir mußten in See kohlen. Im Indischen Ozean läuft stets eine ziemlich erhebliche Dünung. Die Schiffe sind in dauernder Bewegung. Deshalb war das Manöver nicht immer ungefährlich.

Zum Schutze beim Längsseitgehen an anderen Schiffen benutzt man sogenannte Fender. Das sind aus Tauwerk oder aus Rohrgeflecht hergestellte große Matten oder Bälle. Diese sollen das Aneinanderschlagen der Schiffe verhüten und Beschädigungen verhindern. Bei den lebhaften Bewegungen, die „Emden“ und ihr Kohlendampfer stets ausführten, waren unsere Fender bald hin. Auch zeigte es sich, daß ihre Größe für den Kohlenbetrieb in See ungenügend war. Wir mußten also darangehen, uns neue Fender selbst zu bauen.

In Tsingtau hatte ich vor dem Auslaufen noch 150 Hängematten besonders mitgenommen. Ursprünglich war meine Absicht gewesen, sie beim Leckdienst zu verwenden. Man kann nämlich die Hängematten bei entstehenden Unterwasserverletzungen sehr gut dazu benutzen, um sie in das Leck hineinzustopfen und dadurch das Nachdringen von Wasser abzuschwächen.

Die Hängematten kamen uns jetzt sehr zustatten. Wir bauten große und lange Fender, indem wir dicke Baumstämme von 4–6 Meter Länge mit Hängematten bepanzerten und die so entstehenden Fender an der Seite des Schiffes aufhängten. Die Fender waren zwar jedesmal, nach Beendigung des Kohlens zerarbeitet, konnten aber bis zum nächstenmal immer wieder neu hergestellt werden.

Eine wohl noch nie dagewesene Art von Fendern bauten wir uns aus Automobil-

pneumatiks, die in großer Menge eine unserer Prisen uns geliefert hatte. Überall an der Bordwand hingen diese federnden Reifen verteilt und gaben ausgezeichnete Pufferkissen ab.

Das Kohlen in See selbst ging naturgemäß nur langsam vor sich. Die beiden aneinander festgemachten Schiffe schlingerten häufig ziemlich stark. Wenn dann auf dem Kohlendampfer die Kohlensäcke am Ladebaum hochgehißt wurden, mußte ein günstiger Moment abgepaßt werden, wenn die Schiffe aneinander schlingerten. Dann wurden die Haltetaue gefiert und die Kohlen sausten irgendwo auf das Deck der „Emden“. Für die Leute kam es darauf an, sich rechtzeitig aus dem Kinken zu bergen, und beiseite zu springen.

Daß bei dem dauernden Aneinanderschlagen der Schiffe und dem dauernden Niedersausen der schweren Kohlensäcke

auf Deck allerhand Beschädigungen eintraten, läßt sich denken. Wir kohlten stets an der Steuerbordseite des Schiffes. „Emden“ hatte nämlich in Schwalbennestern, das sind seitliche Ausbauten, vorn und hinten je ein Geschütz stehen. Wenn nun die Schiffe aneinander schlingerten, so war das vordere Schwalbennest immer stark gefährdet, ist auch mehrmals eingedrückt worden. Die Hauptvisiereinrichtung der Kanone liegt nun an der linken Seite. Da wir an Steuerbordseite kohlten, war eine Beschädigung der Hauptvisiereinrichtung ausgeschlossen. Die Hilfsvisiereinrichtung, die an der rechten Seite der Kanone angebracht ist, war schon nach kurzer Zeit eingedrückt. Die Pforten des Schwalbennestes hatten bei einem Anprall des Kohlendampfers nachgegeben, waren nach innen eingedrückt und auf das Geschütz geschoben worden.

Die Kohlensäcke hakten häufig hinter der Reeling. Bald gab es auf der ganzen Steuerbordseite nicht eine einzige heile Reelingsstütze mehr. Das Linoleumdeck litt stark. Nach kurzer Zeit war es durch. Die entstehenden großen Löcher ließen das blanke Stahldeck heraustreten. An und für sich hätte das ja nicht viel geschadet. Das blanke Deck war aber so glatt, daß namentlich nachts und beim Schlingern die Leute häufig stürzten. Deswegen mußte nach jedem Kohlen daran gegangen werden, das glatte Deck aufzurauen, d. h. es wurden mit Meißeln kleine Rinnen in das Deck geschlagen, so daß die Schuhe besseren Halt hatten. Als uns dann einige englische Dampfer starkes Segeltuch und Teer geliefert hatten, wurde das Deck damit bekleidet.

Für „Emden" kam es ja, wie gesagt, immer darauf an, möglichst viel Kohle an

Bord zu haben. Deshalb wurde außer dem gewöhnlichen Bunkervorrat stets noch Kohle auf Deck gefahren. Vorn auf der Back, in der Mitte neben dem Maschinenoberlicht und hinten auf der Hütte waren Berge von Kohlen aufgetürmt. Der Verkehr war dadurch naturgemäß stark erschwert. Wenn man über Deck ging, mußte man sich durch schmale Gänge drücken, zwischen mannshoch aufgeschichteter Kohle hindurch. Häufig kam es auch vor, daß bei stärkerem Schlingern Kohlen rutschten und dann das ganze Deck versperrten.

Kohlenstaub und Kohlenschmutz wurden überall im Schiff verbreitet. Solange wir noch Kohlendeckslast hatten, wurde täglich früh nach dem Wecken ein Teil davon in die inzwischen frei gewordenen Bunker geschafft. Das Holzdeck litt erheblich unter dem dauernden Schleifen der

schweren Kohlensäcke. Tiefe, schmutzige Rillen waren in das Holz eingerissen. Ölflecke waren haufenweise vorhanden. Die Farbe des Schiffes litt selbstverständlich außerordentlich stark. Niemand würde in der „Emden“, wenn er sie so sah, das Schiff wiedererkannt haben, das draußen in Ostasien wegen seines stets tadellosen Aussehens den Beinamen „Schwan des Ostens“ geführt hatte.

Unsere Gegner haben es für unmöglich gehalten, daß man überhaupt in See kohlen könnte. Sie haben dabei wohl mit dem Maßstab ihrer eigenen Seemannschaft gerechnet. Wir haben erfahren, daß sie in allen stillen Buchten und versteckten Winkeln, die für ein Kohlen in Betracht kamen, uns stets suchten, weil sie annahmen, einmal müßten wir ja doch einen von den Plätzen anlaufen. Statt dessen kohlten wir, freilich schlingernd, in See.

Ich sehe noch das entsetzte und fragende Gesicht des englischen Kapitäns von unserer Prise „Buresk" — er war, wie erwähnt, in unseren Dienst übergegangen — als bei ziemlich schwerer Dünung die „Buresk" das Signal bekommen hatte: „klarmachen zum Kohlen". Er hielt das Manöver für unmöglich und glaubte, beide Schiffe würden dabei entzwei gehen. Sechs bis acht Stunden später mußte er allerdings zugeben, daß deutsche Seemannschaft sich durch Dünung und Seegang in ihrem Dienst nicht stören läßt.

Die Kohlenübernahme dauerte immer ziemlich lange. Trotzdem hat „Emden" teilweise recht gute Ergebnisse erzielt. Wenn das Wetter ungünstig war, kamen etwa 40 Tonnen die Stunde über.*) Wir haben aber auch Fälle gehabt, wo das Wetter günstiger war. Dann wurden im

*) Ein t = 1000 kg = 20 Zentner.

Mittel 70 Tonnen stündlich genommen. Wer selbst aus Dampfern in See gekohlt hat, wird die Güte dieser Leistung anerkennen müssen.

Es wurde abwechselnd aus „Buresk“ und „Exford“ gekohlt. Wenn nun bei dem dauernden Schlingern die „Emden“ nicht ganz ohne Beschädigungen davonkam, so war unsere größte Sorge doch die, ob die Kohlendampfer es aushalten würden. Es waren zwar ganz neue, auf ihrer ersten Fahrt befindliche, in England gebaute Dampfer. Aber sie waren so leicht und so schlecht gebaut, daß sie jedesmal dicke und große Beulen in der Bordwand davontrugen. Richtige Schundware.

Die Stunden, wo „Emden“ Kohlendampfer längsseit hatte, und mit der Kohlenübernahme beschäftigt war, bildeten stets eine Gefahrzeit für uns. Das Schiff war nämlich nicht gefechtsklar. Wir

wußten, daß der Tod ringsum lauerte. Jeden Augenblick konnte ein Feind am Horizont erscheinen und sich auf uns stürzen. Dann mußten wir erst noch eine ganze Menge Vorbereitungen treffen, ehe wir selbst bereit waren. Während des Kohlens mußten die Geschütze unbedingt bezogen sein. Teilweise mußten sie eingerannt werden, weil sie sonst aus der Bordwand herausragten und beschädigt werden konnten. Es galt also, das Kohlen immer so schnell als irgend möglich zu beenden. Das wußte auch die Besatzung und tat ihr Äußerstes. Die Arbeit wurde nach Möglichkeit erleichtert. Im Vorschiff waren große Baljen mit Limonade vom Bottelier bereitgestellt. Die Flüssigkeit wurde durch Zusatz von Eis kühl gemacht. Kanne auf Kanne wurde in der Balje gefüllt und wanderte dann zu den arbeitenden Leuten. Unsere

Musik spielte ermunternde Weisen. Eine große von allen Seiten sichtbare Tafel wurde in der Mitte des Schiffes aufgehängt. Auf dieser wurde mit Kreide in großen Buchstaben viertelstündlich angeschrieben, wieviel Tonnen Kohle übergenommen worden waren. Das Anschreiben geschah getrennt nach Schiffswachen. Keine Wache wollte der anderen einen Vorsprung gönnen. Fieberhaft wurde jede Mehrleistung der anderen Wache verfolgt und durch doppelte Bemühungen versucht, die Leistung zu überbieten.

Hoch oben in den Toppen saßen die Ausguckposten und suchten mit glas-bewaffneten wachsamen Augen den Horizont dauernd nach verdächtigen Rauchwolken und Mastspitzen ab.

War dann die Kohlenübernahme soweit beendet, daß der Tender ablegen konnte, dann galt es auf „Emden" erst noch die

Deckslast zu zurren. Wenn das erledigt war, mußte der größte Schmutz wenigstens noch von den Schlafplätzen entfernt werden. Dann mußte die Mannschaft sich waschen, duschen und umziehen. War auch dies beendet, dann gab es Abendbrot und kurz darauf Hängematten. Oft genug aber kam es vor, daß die ermüdeten Leute sich kaum schlafen gelegt hatten, als irgendein Dampfer erschien und sie zu neuer anstrengender stundenlanger Arbeit rief.

Ja, leicht haben wir es nicht gehabt. Es kam aber keinem der Gedanke, daß es anders sein könnte. Einmal ließ der Kommandant auf meinen Vorschlag nach über 10 stündigem angestrengten Kohlen nachts einen Dampfer laufen, weil ich ihm sagte, die Leute wären am Ende ihrer Leistungsfähigkeit. Als dies am nächsten Tage bekannt wurde, erhob sich grollendes Brummen: „Den hätten wir auch noch geschafft."



VII

DER NIBELUNGEN NOT



Siebentes Kapitel

DER NIBELUNGEN NOT

Von Penang aus beschloß der Kommandant zunächst nach Süden herunterzugehen. Es war anzunehmen, daß die gesamte Handelsschiffahrt im Bengalischen Golf wieder eine gewisse Zeit lang abgestoppt werden würde. „Emden“ hatte ja den deutlichsten Beweis ihrer Anwesenheit in diesen Gewässern durch die Vernichtung des „Schemtschuk“ und „Mousquet“ geliefert. Auch konnte damit gerechnet werden, daß nunmehr das Suchen nach der „Emden“ im Bengalischen Golf noch eifriger fortgesetzt werden würde als bisher. Dagegen boten die Gewässer in der Gegend der Sundastraße vielleicht gute Gelegenheit, Handelsschiffe abzufangen. Die von Australien kommenden Kauffahrteischiffe

berühren ja die indischen Gewässer kaum, sondern fahren, von der Sundastraße oder von Westaustralien kommend, quer über den Ozean weg unmittelbar nach Sokotra ins Rote Meer hinein.

Zunächst galt es, unsern Kohlendampfer „Buresk“ wieder zu finden. Der war vor Penang entlassen worden. Bei seiner geringen Geschwindigkeit von knapp 11 Seemeilen durfte er natürlich während des Gefechts nicht bei uns bleiben.

„Buresk“ wurde auf dem verabredeten Platz einwandfrei gefunden. Die Übermittlung der Nachricht von dem Siege rief große Begeisterung hervor. Jetzt ging es mit der gewöhnlichen Fahrt von 11 Seemeilen wieder nach Süden. Bald kamen die der Küste von Sumatra westlich vorgelagerten holländischen Inseln in Sicht. Da der Hauptweg der Handelsschiffe zwischen den Inseln und Sumatra selbst

hindurchführt, wählte der Kommandant diese Straße. Auch war es zwischen den Inseln erheblich ruhiger als in See. Das Kohlen konnte leichter vor sich gehen. Ferner glaubten wir schließen zu können, daß japanische und englische Torpedobootszerstörer in erster Linie diese ruhigen Gewässer aufsuchten. Es war nicht ausgeschlossen, einen oder den anderen zu fassen.

In der Nähe der Insel Sima-loer wurde wieder einmal gekohlt. Die See war aussergewöhnlich ruhig, so daß das Manöver schnell zu Ende ging. „Emden“ befand sich ungefähr 8 Seemeilen von der Küste entfernt, weit außerhalb der neutralen Gewässer.

Nach einiger Zeit näherte sich, von Land kommend, ein Fischerfahrzeug mit Motorantrieb der „Emden“. Es führte die holländische Flagge im Topp. Ein hol-

ländischer Offizier, der sich als Kommandant der Insel vorstellte, kam an Bord, um zu fragen, ob die „Emden“ nicht in neutralen Gewässern wäre. In diesem Falle bäte er, weiter weg zu gehen. Ob das nun wirklich der Grund seines Kommens war, oder ob er bloß ein kleines Schwätzchen machen wollte, weiß ich nicht. Das bloße Augenmaß mußte ihm sagen, daß wir erheblich weiter als 3 Seemeilen von der Küste entfernt waren.

Wir nahmen ihn an Bord. Er wurde auch vom Kommandanten eingeladen. Aus seinem Munde erfuhren wir, daß Portugal uns den Krieg erklärt hätte. Das trug wesentlich zu unserer Erheiterung bei. Für gute Witze waren wir immer empfänglich.

Ich hatte unbewußt den Inselkommandanten zuerst gekränkt. Als er mit seinem Boot längsseit kam, hielt ich ihn für einen

Fischer und fragte, ob er uns Fische verkaufen könnte, was er entrüstet ablehnte. Unserer späteren Freundschaft hat dies kleine Mißverständnis nicht geschadet. Er hat sich in unserer Messe recht wohl gefühlt.

„Emden“ kreuzte dann noch einige Zeit in den Gewässern vor der Sundastraße. Doch wurde nichts gesichtet. Scheinbar war in dieser Gegend der Handelsverkehr vollkommen eingestellt. Er ist sonst gerade in der Sundastraße außerordentlich rege.

Unser Schiff trieb sich nun schon 2 Monate mitten zwischen Feinden herum. Daß sich jedermann an Bord darüber klar war, daß die Tätigkeit der „Emden“ nicht sehr lange dauern konnte, habe ich schon erwähnt. Die Verhältnisse wurden immer ungünstiger. Bei unserem Auftreten im Bengalischen Golf konnten wir zunächst

damit rechnen, daß unsere Feinde auf solche Kühnheit nicht gefaßt waren und vorerst kaum Kriegsschiffe in der Gegend des Indischen Ozeans sich befanden. Die meisten waren wohl hinter unseren Panzerkreuzern im Stillen Ozean her. Bald aber bekamen wir sowohl Zeitungsnotizen als auch sonstige Nachrichten, die uns zeigten, daß eine erhebliche Anzahl stärkerer Schiffe uns suchte. Manches erfuhren wir in dieser Beziehung von den Besatzungen der gekaperten Dampfer.

Wir konnten annehmen, daß England nach seiner bekannten Taktik durch allgemeine Verbreitung von Lügen die Bewohner Indiens über die wahre Lage täuschen würde. Zunächst wußten auch die Englisch sprechenden Inder, die wir auf den Dampfern faßten, von nichts anderem zu erzählen als von deutschen Niederlagen. Später aber änderte sich dies Bild.

Ein Inder, den wir Ende September befragten, sagte, in den englischen Zeitungen stände immer, Deutschland wäre verloren. Sie hätten jedoch jetzt auch indische Zeitungen, die wesentlich anders schrieben. Diese würden von den Engländern unterdrückt. Aber darüber wären sich doch die meisten Inder klar, daß es um England nicht so gut stünde, wie die Engländer sagten. Sie wären davon überzeugt: *England by and by finished* (Mit England geht es allmählich zu Ende).

Ein anderer Inder erzählte uns eine eigentümliche Sache. Er sagte, in Colombo hätten immer zwei englische Kreuzer gelegen mit 2 Schornsteinen und 2 Masten. Davon sei immer einer auf Wache in See gewesen und dann draußen von dem andern abgelöst worden und in den Hafen eingelaufen usw. Eines Tages wäre der eine Kreuzer zurückgekommen

mit nur einem Schornstein und einem Mast, mit vielen Verwundeten an Bord und stark zerschossen. Der andere Kreuzer sei nicht wieder in Erscheinung getreten. Ist das vielleicht einer von den Fällen, wo die „Emden“ vernichtet worden ist?

Ein von Hongkong kommender Chinese erzählte, eines Tages wären zwei japanische Kreuzer, stark zerschossen und mit vielen Verwundeten angefüllt, in Hongkong eingelaufen. „Emden“ war an dieser Seeschlacht nicht beteiligt und, wie wir jetzt wissen, auch die übrigen deutschen Geschwaderschiffe nicht.

Alles in allem genommen, konnte aber aus den Vorgängen geschlossen werden, daß eine sehr scharfe Verfolgung der „Emden“ stattfand. Der Augenblick, wo ihre Rolle ausgespielt war, konnte nicht mehr allzu entfernt sein. Der Stimmung an Bord tat dies weiter keinen Abbruch.

Wenn einer kam, dann würde er schon sehen, wen er vor sich hatte.

Da vor der Sundastraße keine Schiffe mehr erschienen, beschloß der Kommandant, die Funken- und Kabelstation auf Keeling-Islands zu vernichten. Die telegraphische Verbindung Australiens mit dem Mutterlande war schon durch die übrigen Geschwaderschiffe empfindlich gestört worden. Keeling war die letzte unmittelbare Verbindung Australiens mit England. Wenn auch diese ausfiel, dann war nur noch über die neutralen holländischen Kabel via Ostindien Verbindung vorhanden. Wir nahmen daher an, daß die Engländer Vorsorge getroffen hätten, ihre letzte Station zu verteidigen. Es war ihnen ja ein leichtes, einige 100 Mann Besatzung nach Keeling zu schaffen und damit einen Landungsversuch der „Emden“ ohne weiteres zu verhindern. Der „Emden“ blieb in

diesem Falle höchstens übrig, durch Artilleriefeuer die Station zu beschädigen. Aber damit war nicht viel zu erreichen. Insbesondere litten die Kabel darunter nicht. Und für die sonst an Land notwendigen kleinen Apparate konnten Reserven bereitstehen, so daß wenige Stunden nach der Beschädigung die Station wieder arbeiten würde. Auch konnten sich die Engländer sagen, daß, wenn die Insel besetzt war, „Emden" wahrscheinlich von einer Beschießung ganz abgesehen hätte. Der Kommandant mußte damit rechnen, die Munition zu anderen Zwecken zu brauchen als zu einer nur flüchtigen Erschwerung des Telegraphenverkehrs.

Da also mit Widerstand gerechnet werden mußte, wurde Vorsorge getroffen, daß der vorgesehene Landungszug möglichst stark auftreten konnte. Die 4 an Bord vorhandenen Maschinengewehre wur-

den mitgenommen. Ein Zug von 50 Menschen zusammengestellt. Die Bewaffnung bestand außer den Maschinengewehren aus 29 Gewehren und 24 Pistolen. Mehr als 50 Mann konnte die „Emden“ bei ihrer geringen Besatzungsstärke für Landungszwecke nicht abgeben. Waren doch schon die Prisen „Pontoporros“, „Exford“ und „Buresk“ von uns bemannt und auch an „Markomannia“ einige Leute abgegeben worden.

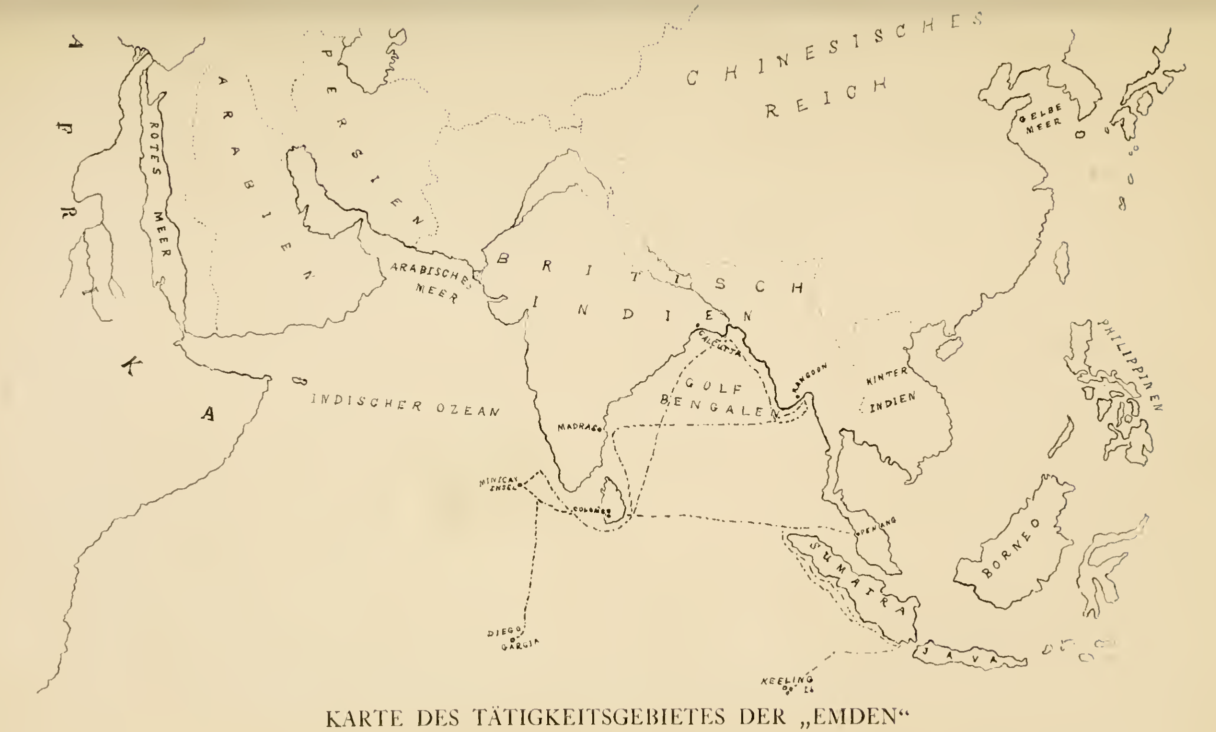
In der Nacht vom 8. zum 9. November 1914 stand „Emden“ mit ihrem Tender „Buresk“ 50 Seemeilen westlich von Keeling. Der Kohlentender „Exford“ war an einen anderen Punkt der See geschickt worden. Es konnte ja sein, daß englische Kreuzer im Hafen von Keeling ankerten. Dann lag die Gefahr nahe, daß die „Buresk“ gesehen und gekapert wurde, während „Emden“ gemäß ihrer Aufgabe sich zurückzog, um

ein Gefecht mit überlegenen Streitkräften zu vermeiden. Sie konnte dann an anderer Stelle außer Sicht des Feindes das zweite Kohlenschiff treffen.

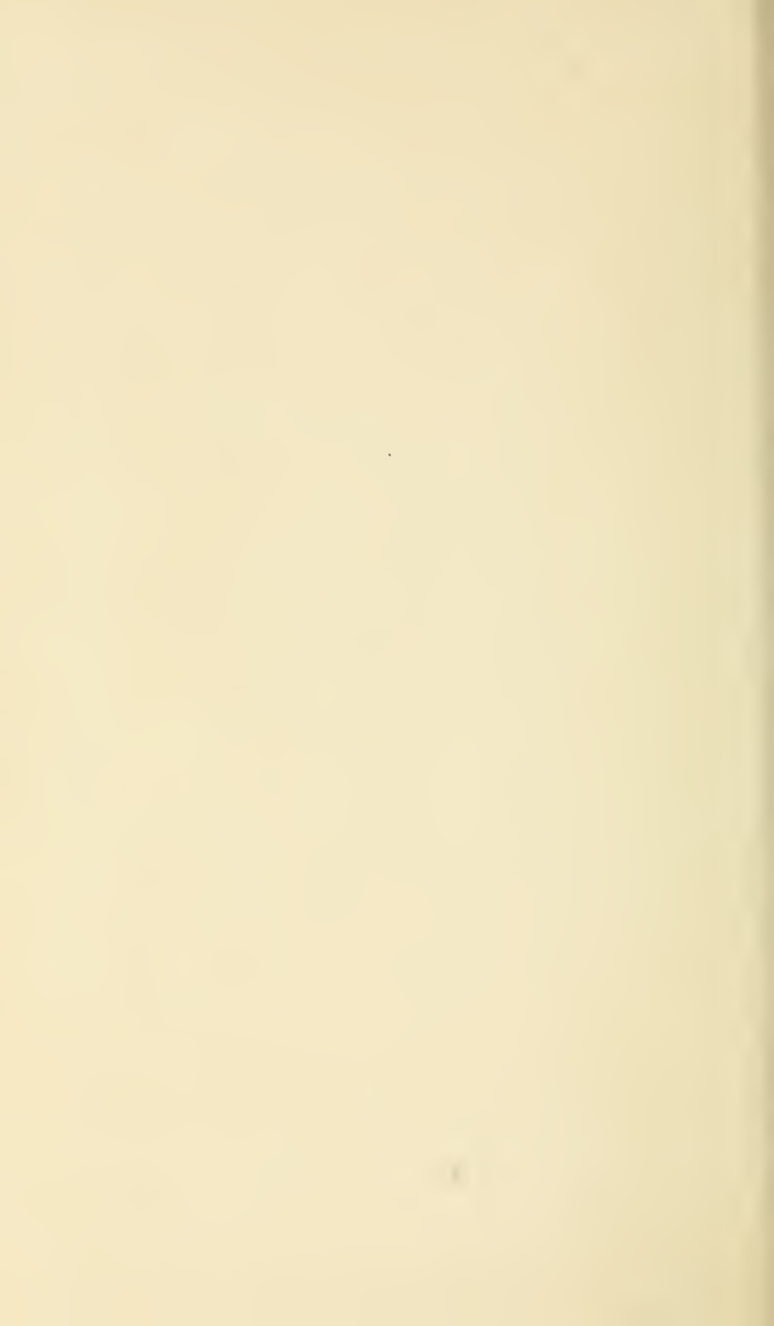
„Buresk“ bekam in der Nacht Befehl, sich 50 Seemeilen westlich der Insel zu halten und erst auf Funkspruchbefehl nach Keeling zu kommen. Der Kommandant beabsichtigte, wenn alles glatt verlief, nach Zerstörung der Station im Keeling-Hafen zu kohlen.

Die aufgehende Sonne am Morgen des 9. November fand „Emden“ dicht vor der Einfahrt nach Port Refuge, dem Ankerplatz der Keeling-Insel. Der nicht leichte Weg durch die Riffe wurde gefunden. „Emden“ ankerte. Der klarstehende Landungszug ging in die Boote und fuhr auf Land zu. 6 Uhr 30 morgens. Die Landung erfolgte ohne Widerstand.

Nach 2 Stunden etwa waren die Arbeiten



KARTE DES TÄTIGKEITSGEBIETES DER „EMDEN“



an Land beendet. Der Landungszug war gerade im Begriff, sich wieder in die Boote einzuschiffen, als ein Signal mit Scheinwerfern von „Emden“ kam: „Arbeiten beschleunigen!“ Kurz nach diesem Signal heulte „Emden“ mit der Sirene. Das bedeutete Gefahr. Der Landungszug sah, wie die „Emden“ plötzlich Anker aufging, drehte und aus dem Hafen lief. Der Versuch, das Schiff durch Abschneiden des Weges quer über die Riffe einzuholen, schlug fehl. Kurz darauf wurden auf „Emden“ die Gefechtsflaggen gesetzt und das Feuer eröffnet auf einen Gegner, der von den Booten aus noch nicht zu sehen war. Seine Anwesenheit verrieten aber die hohen, durch die Granaten hervorgerufenen Wassersäulen dicht bei der „Emden“.

Ohne für ihr Schiff das geringste tun zu können, mußten die auf Keeling befind-

lichen Leute des Landungszuges zähneknirschend den ungleichen Kampf, der sich jetzt entspann, mit ansehen.

Der Gegner der „Emden“ war der englisch-australische Kreuzer „Sidney“. 1½mal größer, 5 Jahre jünger, mit Seitenpanzer versehen, den die „Emden“ nicht hatte, und mit Geschützen versehen, die bei gleicher Anzahl in der Breitseite über ein Kaliber von 1½facher Größe gegen das der „Emden“ verfügten, an Geschwindigkeit ebenfalls überlegen, war der Ausgang des Gefechts kaum zweifelhaft. Die unvermeidbare Schicksalsstunde hatte geschlagen.

Bald hatten sich beide Schiffe im laufenden Gefecht auf etwa 4–5000 Meter Abstand miteinander verbissen. Von Bord zu Bord wurden mit vollen Breitseiten die eisernen Grüße gewechselt. Anfangs schien es, als ob der Gegner erheblich litte.

Gleich die ersten Salven der „Emden“ saßen volltreffend in seinem Vorschiff. Die Schießkunst der Engländer stand nicht auf besonderer Höhe. Als unser Schiff schon längst eingeschossen war, hatte er noch keinen einzigen Treffer zu verzeichnen. Dann aber schlug eine gutsitzende Salve in das Achterschiff der „Emden“ ein. Die Wirkung des großen Kalibers auf der ungepanzerten „Emden“ war außerordentlich. Es entstand unter der Hütte ein gewaltiger Brand. Die Flammen schlugen 20 bis 25 Meter hoch eine Viertelstunde lang aus dem Achterschiff heraus. Die grauschwelende Wolke war von weißem Dampf durchzogen, ein Zeichen, daß auch Dampfrohrleitungen der Steuerbordseite beschädigt sein mußten. Die schwere Verletzung hielt die „Emden“ aber nicht ab, dem Gegner energisch zu Leibe zu rücken. Sie drehte mit hart

Ruder direkt auf ihn zu und nahm ihn an.

Unaufhörlich spien die Buggeschütze ihre Granaten aus. Der feindliche Kreuzer drehte einige Minuten nach dem Vorstoß der „Emden“ ebenfalls nach Steuerbord ab und zog sich vor unserem Schiff zurück. Da inzwischen verschiedene Treffer auf ihm beobachtet worden waren, war bei uns an Land die leise Hoffnung vorhanden, daß er irgendeine tödliche Verletzung erlitten hätte. Scheinbar ist dies aber nicht der Fall gewesen. Mit höchster Fahrt entfernte er sich zwar, drehte aber bald darauf wieder auf. Ihm lag wohl nur daran, die Gefechtsentfernung zu vergrössern, damit er sein bedeutend überlegenes Kaliber ohne besondere eigene Gefährdung durch die leichten Geschütze der „Emden“ zum Tragen bringen konnte.

Inzwischen waren auf der „Emden“

weitere erhebliche Beschädigungen eingetreten. Beim Zudrehen riß eine Granate den vorderen Schornstein ab. Er lag quer wie ein riesiger Block vorn auf dem Vorschiff. Fast gleichzeitig fegte ein weiterer Treffer den Fockmast über Bord. Als ich das sah, da wußte ich, daß mindestens einer meiner Kameraden nicht mehr lebte: der Beobachtungsoffizier im Mars des Vortopps.

Immer noch wütete der Brand auf der „Emden“, wenngleich er allmählich zu ersticken schien. Statt der Flammen zeigte sich jetzt mehr ein schwelender Rauch, augenscheinlich hervorgerufen durch Löschversuche. Im laufenden Gefecht nebeneinander herfahrend und dauernd heftig schießend, verschwanden die beiden kämpfenden Schiffe unter dem Horizont.

Das Gefecht hatte kurz nach 8 Uhr 30 morgens begonnen. Der Landungszug der

„Emden“ war jetzt dabei, einen in Keeling-Hafen liegenden alten Schooner, namens „Ayesha“, seeklar zu machen, um falls „Emden“ nicht zurückkehrte, auf ihm die Insel zu verlassen. Im Laufe des Tages kam die kämpfende „Emden“ noch mehrmals in die Nähe des Horizonts, doch zunächst nicht so nahe heran, daß man sie erkennen konnte. Lediglich die große schwarze Rauchwolke, die die Sidney mit ihrer indischen oder australischen Kohle erzeugte, wurde ab und zu sichtbar. Der Landungszug konnte daraus schließen, daß das Gefecht noch im Gange war.

Abends kurz vor Dunkelheit näherten sich die beiden Schiffe wieder. Sie schossen immer noch. Das letzte vom Gefecht, was der Landungszug kurz vor Sonnenuntergang sehen konnte, war: „Emden“ steuerte mit geringer Fahrt nach Osten. Das Schiff war fast ganz unter dem Hori-

zont. Nur der letzte noch stehende Schornstein und der Großmast waren sichtbar und ließen einen Schluß auf den Kurs und die Fahrt des Schiffes zu.

Die Sichtweite von Keeling aus bis zum Horizont betrug etwa 8–10 Seemeilen. Es war also klar, daß kurz vor Sonnenuntergang „Emden“ noch schwamm und nicht weiter als 8–10 Seemeilen von Südkeeling entfernt war. „Sidney“ stand näher der Insel. Masten, Schornsteine, Aufbauten und Oberdeck waren zu sehen. Beide Schiffe feuerten noch, wenngleich das Feuer der „Emden“ unregelmäßig und nicht sehr stark war. Entweder war ihre Munition, an der schon die Beschießung von Madras und das Gefecht bei Penang gefressen hatten, zu Ende, oder ein großer Teil der Geschütze war außer Gefecht gesetzt.

Bei Sonnenuntergang brach „Sidney“ das Gefecht ab und steuerte in nordwestli-

cher Richtung zurück. „Emden“ steuerte östlich.

Allmählich wurde die Entfernung für die Geschütze zu groß. Das Feuer schwieg.

Die Sonne sinkt. Es dunkelt. Wie ein Totentuch senkt sich die Nacht über beide Schiffe.

Der Landungszug verläßt auf der „Ayesha“ Keeling, um die „Emden“ zu suchen.

So hatte also ein Schiff, das seinem Gegner ganz erheblich unterlegen war, ein Gefecht von fast 10 stündiger Dauer geführt. Was Überlegenheit in bezug auf Panzerung, Geschwindigkeit und Kaliber bedeutet, wissen im allgemeinen nur die zu beurteilen, die mit dem Seewesen vertraut sind. Am Lande kann eine kleine Abteilung, geschickt aufgestellt, unter Ausnutzung örtlicher Verhältnisse, in Deckung und hinter Drahtverhauen liegend, mit verdeckt aufgestellten Geschützen und

Maschinengewehren einen bedeutend stärkeren angreifenden Gegner wohl längere Zeit in Schach halten, ihn auch unter Umständen verhindern, sein Ziel, zum Beispiel einen Durchbruch zu erreichen. Der Gegner kann dann selbst bei starker zahlenmäßiger Überlegenheit keine besonderen Vorteile erringen. Seine Überlegenheit an Kampfkraft wird wett gemacht durch die Gunst des Geländes, die dem schwächeren Verteidiger zugute kommt.

Anders auf See. Da gibt es keine Deckung. Es entscheidet bei gleicher Güte des Personals die Größe des Kalibers, die Stärke des Panzers und die höhere Geschwindigkeit.

Wenn man diese Faktoren betrachtet, kann man nur sagen, daß die „Emden" Enormes geleistet hat. Ungeschützt, bedeutend kleiner, mit viel schwächeren Geschützen und geringerer Geschwindig-

keit als ihr gepanzerter Gegner hat sie einen halben Tag lang gekämpft, bis die Nacht dem Gefecht ein Ende setzte.

Der Landungszug auf „Ayesha“ hat in der Nacht nichts mehr von der „Emden“ gesehen. Erst drei Wochen später in Padang erfuhr er von dem Ende seines Schiffes.

* * *

Das Lied is aus. „Emden“ ist nicht mehr. Die Felsenrisse Nord-Keelings sind ihr Grab geworden.

Aber solange der Monsun in den hochgekrönten Palmen des weltentrückten Eilandes raunt, und mit dem Rauschen der weißschäumenden Brandung des Indischen Ozeans sich vereinend der „Emden“ das Totenlied singt, solange wird man auch singen und sagen von dem „Fliegenden Holländer“, dem kleinen deutschen Schiffe,

das im Weltkriege 1914, im großen Ringen um die Freiheit des Meeres, monatelang der Schrecken der Feinde gewesen ist.

* * *

Schiff ohne Hafen, Schiff ohne Ruh,
Fliegende, fliegende „Emden“ Du.
Deutscher Lorbeer um Mast und Bug,
Hinter Dir her der englische Fluch,
Schiff um Schiff in den Grund hinein,
Und das Meer, und das Meer, und das Meer war Dein.

Schiff ohne Hafen, Schiff ohne Ruh,
Herrliche, herrliche „Emden“ Du.
Wärst nun getroffen von feindlicher Hand?
Wärst nun vergangen im lodernden Brand?
Wärst nun versunken im weiten Meer?
Wärst nun gestorben? Nein, nimmermehr, nimmermehr.

Schiff ohne Hafen, Schiff ohne Ruh,
Unvergeßliche „Emden“ Du.
Kannst ja nicht sterben. Es jagt daher
Ewig Dein Schatten über das Meer,
Ewig dem Feinde zu Fluch und Leid,
Ewig in deutscher Unsterblichkeit.

Maria Weinand.








Deacidified using the Bookkeeper pro
Neutralizing agent: Magnesium Oxide
Treatment Date: MAY 200
PreservationTechnolo
A WORLD LEADER IN PAPER PRESERV
111 Thomson Park Drive
Cranberry Township, PA 1606
(724) 779-2111

